
Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre

Rapport sur les résultats de la
procédure de consultation
d'août à décembre 2020

Référence/n° dossier : Q324-0774

20 mai 2021

Table des matières

1	Introduction	3
1.1	Contexte	3
1.2	Procédure de consultation.....	4
2	Avis	4
2.1	Avis reçus	4
2.2	Dépouillement des avis	5
3	Appréciation générale des projets de loi.....	7
4	Avis sur les différentes questions	25
4.1	Promotion des technologies respectueuses de l'environnement	25
4.2	Conduite automatisée	27
4.3	Mise en œuvre d'interventions parlementaires	38
4.3.1	Annulation du permis de conduire à l'essai (motion 15.3574)	38
4.3.2	Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires (motion 13.3572) 39	
4.3.3	Adaptation du programme Via sicura (motion 17.3632)	40
4.4	Autres révisions nécessaires.....	49
4.4.1	Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.....	49
4.4.2	Aménagement des passages pour piétons	50
4.4.3	Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit	51
4.4.4	Sanctions pénales en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales	53
4.4.5	Habilitation de l'OFROU à accorder au cas par cas des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance	54
4.4.6	Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux.....	55
4.4.7	Extension de la responsabilité du détenteur du véhicule aux personnes morales en cas d'amendes d'ordre (modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre) 57	
5	Autres remarques et propositions d'amendement	58
Annexe :	Participants à la consultation	63

1 Introduction

1.1 Contexte

La loi fédérale sur la circulation routière (LCR)¹ en vigueur va à l'encontre de certains progrès techniques (par ex. véhicules automatisés ne nécessitant plus un devoir permanent de vigilance et de maîtrise de la part du conducteur). De plus, elle est parfois considérée comme trop sévère par le Parlement (par ex. certaines mesures du programme Via sicura sanctionnant les chauffards). Aussi le Conseil fédéral a-t-il déjà laissé entrevoir des adaptations de la LCR dans sa réponse à plusieurs interventions parlementaires, et le Parlement lui a attribué un mandat en ce sens. Par ailleurs, le projet exécute également d'autres mandats de révision parlementaires et soumet à la discussion d'autres révisions ainsi qu'une adaptation de la loi sur les amendes d'ordre (LAO)².

La révision partielle de la LCR et de la LAO comprend notamment les éléments suivants :

- **Promotion des technologies respectueuses de l'environnement :** Le Conseil fédéral se verra attribuer la compétence de prévoir, pour les technologies respectueuses de l'environnement, des exceptions aux poids maximaux autorisés et aux longueurs maximales fixés dans la LCR pour les véhicules routiers, pour autant que leur capacité de chargement n'augmente pas.
- **Conduite automatisée :** Les systèmes d'assistance des véhicules évoluent continuellement. À l'avenir, ils seront à même de mouvoir un véhicule dans la circulation sans une surveillance permanente de la conduite par le conducteur. Les conditions d'utilisation de tels véhicules ainsi que les nouveaux devoirs des conducteurs seront définis dans les prochaines années au niveau international. Afin de pouvoir réagir rapidement à de telles évolutions, le Conseil fédéral se verra attribuer la compétence d'édicter les dispositions ad hoc. Il devra notamment déterminer dans quelle mesure les conducteurs peuvent être dispensés de leurs obligations et autorisés par exemple à s'adonner à des activités autres que la conduite. Les conditions cadres que le Conseil fédéral devra respecter dans l'exercice de sa compétence seront définies en parallèle. Par ailleurs, les véhicules pourvus d'un système d'automatisation et n'ayant plus aucun conducteur à leur bord pourront eux aussi circuler sur la voie publique à titre de véhicules expérimentaux dans un cadre restreint.
- **Autres adaptations :**
 - Les mesures du programme Via sicura seront adaptées ponctuellement comme suit :

S'agissant du délit de chauffard, les autorités d'exécution et les tribunaux disposeront d'une plus grande marge d'appréciation pour tenir compte des circonstances du cas d'espèce et éviter d'inutiles cas de rigueur. Pour ce faire, le projet de révision supprime la reconnaissance automatique du délit de chauffard lorsque l'un des excès de vitesse définis dans la loi est avéré. La peine privative de liberté d'un an au minimum sera en outre supprimée et la durée minimale du retrait du permis de conduire sera abaissée de 24 à 6 mois.

Par ailleurs, l'*obligation* de recours des assureurs en responsabilité civile des véhicules automobiles en cas de conduite malgré une incapacité de conduire et de délit de chauffard redeviendra un *droit* de recours.

Enfin, les mesures relatives à l'utilisation d'éthylomètres anti-démarrage et de boîtes noires ne seront pas mises en œuvre

¹ Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR).

² Loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre (LAO).

- À l'avenir, les détenteurs d'un véhicule pourront modifier en tout temps le poids total de ce dernier ou de sa remorque auprès du service des automobiles. Aujourd'hui, ce n'est possible qu'une fois par an ou lors d'un changement de détenteur.
- À l'avenir, la période probatoire sera prolongée uniquement si le permis de conduire a été retiré à son détenteur durant cette période en raison d'une infraction grave ou moyennement grave. Le permis de conduire à l'essai ne deviendra caduc que si son détenteur commet une nouvelle infraction grave ou moyennement grave durant la période probatoire. Cette modification permettra de mieux tenir compte du principe de proportionnalité.
- La nouvelle loi stipulera en outre expressément que le Conseil fédéral pourra prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.
- La responsabilité du détenteur sera étendue aux personnes morales dans la loi sur les amendes d'ordre.

1.2 Procédure de consultation

Le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation le 12 août 2020. Les cantons, les conférences et organisations intercantionales, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie ainsi que d'autres associations, organisations et milieux intéressés ont été invités à se prononcer. Le délai fixé pour la consultation courait jusqu'au 12 décembre 2020. Les documents ci-après ont été mis à la disposition des destinataires de la consultation :

- lettre d'accompagnement relative à l'ouverture de la procédure de consultation,
- deux projets de loi (LCR, LAO) et huit projets d'ordonnances,
- deux rapports explicatifs : LCR/LAO et ordonnances,
- deux questionnaires : LCR/LAO et ordonnances,
- liste des destinataires de la consultation.

La consultation a également porté sur des propositions de révision de huit ordonnances. Toutefois, après la consultation, les modifications des lois et des ordonnances seront traitées dans deux procédures distinctes, et deux rapports distincts seront établis. Le présent rapport relatif aux résultats de la consultation se limite aux avis concernant les modifications des lois.

2 Avis

2.1 Avis reçus

Lors de la procédure de consultation, 189 cantons, partis politiques, associations faîtières et autres milieux intéressés ont été invités à se prononcer sur la révision partielle de la LCR/LAO. Parmi ces participants, 81 ont déposé un avis dans les délais, dont les 26 cantons et 6 partis ; 108 participants ne se sont pas prononcés. Comptent notamment parmi les destinataires n'ayant pas pris position la Conférence des gouvernements cantonaux (CdC), l'Association des communes suisses (ACS) et dix organisations intercantionales, dont les avis ont pour certains été intégrés dans les prises de position des cantons ou des services cantonaux d'urgence. Six des sept institutions de recherche et d'enseignement interrogées n'ont pas non plus remis leur avis. Outre les 81 avis des destinataires de la consultation, 126 autres prises de position ont été reçues de la part de milieux intéressés qui n'avaient pas été expressément invités à se prononcer. Au total, 207 avis ont été reçus lors de la procédure de consultation.

Sur les 207 participants en question, 175 se sont exprimés sur les projets de loi ; 32 participants se sont exprimés exclusivement sur les ordonnances et ne seront plus mentionnés dans le présent rapport. Une liste détaillée des 175 participants figure en annexe.

Les avis ont été soumis à l'aide des deux questionnaires « lois » et « ordonnances » et/ou dans des lettres d'accompagnement. Les questionnaires se composent d'une partie quantitative (d'accord avec la modification ou non) et d'une partie qualitative (remarques, propositions de modification). Certains participants ont exprimé leur avis uniquement au moyen d'une lettre d'accompagnement (sans questionnaire), tandis que d'autres ont utilisé plusieurs canaux (par ex. remarque dans le questionnaire et lettre d'accompagnement). Concernant certains sujets (par ex. voiture, vélo, commerce de détail, environnement), le contenu des prises de position de certains participants est très similaire, voire quasi identique.

2.2 Dépouillement des avis

Sur les 207 avis reçus, 145 participants ont rempli (en partie) la partie quantitative du questionnaire « Révision partielle des lois », dans laquelle ils pouvaient indiquer s'ils acceptaient ou non les modifications prévues ou s'ils ne souhaitent pas prendre position ou n'étaient pas concernés. Pour 17 autres participants qui n'ont pas répondu au questionnaire (notamment quatre des six partis), la partie quantitative a été remplie sur la base des commentaires figurant dans les lettres d'accompagnement. Des données quantitatives sont dès lors disponibles pour au moins une question du questionnaire pour 162 participants (cf. chapitre 3).

Le questionnaire permettait de consigner, en plus des indications quantitatives, des remarques et des propositions d'amendement pour chaque question et de formuler des commentaires généraux relatifs aux sujets de la consultation. Seuls 13 participants se sont limités à faire des remarques supplémentaires sans se prononcer sur les questions du questionnaire « Révision partielle des lois ». Au total, 175 participants se sont prononcés sur la révision des lois (cf. chapitre 2).

Le dépouillement des 1268 remarques et propositions de modification reçues concernant les 25 questions du questionnaire « Révision partielle des lois » s'est déroulé selon un processus en plusieurs étapes, durant lequel tous les retours reçus ont été condensés en un total de 267 « déclarations centrales » (cf. chapitre 4). Ont également été formulées 124 remarques et suggestions qui abordaient une thématique certes similaire à celle de la présente consultation, mais pas traitée explicitement dans le questionnaire de la consultation. Ces remarques supplémentaires ont été résumées en 28 « déclarations centrales » (cf. chapitre 5).

Les « déclarations centrales » reflètent par analogie les avis similaires de différents participants. Les propositions et remarques formulées à plusieurs reprises par les participants ou équivalentes sont prises en considération une seule fois par « déclaration centrale ». Ceci permet d'avoir une vue d'ensemble proportionnée et transparente des prises de position hétérogènes. Il n'est pas possible d'éviter une certaine imprécision lors de la condensation des avis en « déclarations centrales » et dans l'attribution desdites déclarations aux divers participants. Le texte exact des différents avis se trouve dans le dossier complet de consultation. Celui-ci est disponible sur le site web de la Chancellerie fédérale (www.fedlex.admin.ch/fr/consultation-procedures/ended/2020#UVEK).

Pour faciliter l'interprétation des résultats, les 175 participants ont été classés d'une part selon les groupes de la liste des destinataires et d'autre part selon des groupes thématiques (cf. figure 2.1 et figure 2.2).

Figure 2.1 Avis reçus : participants selon la liste des destinataires

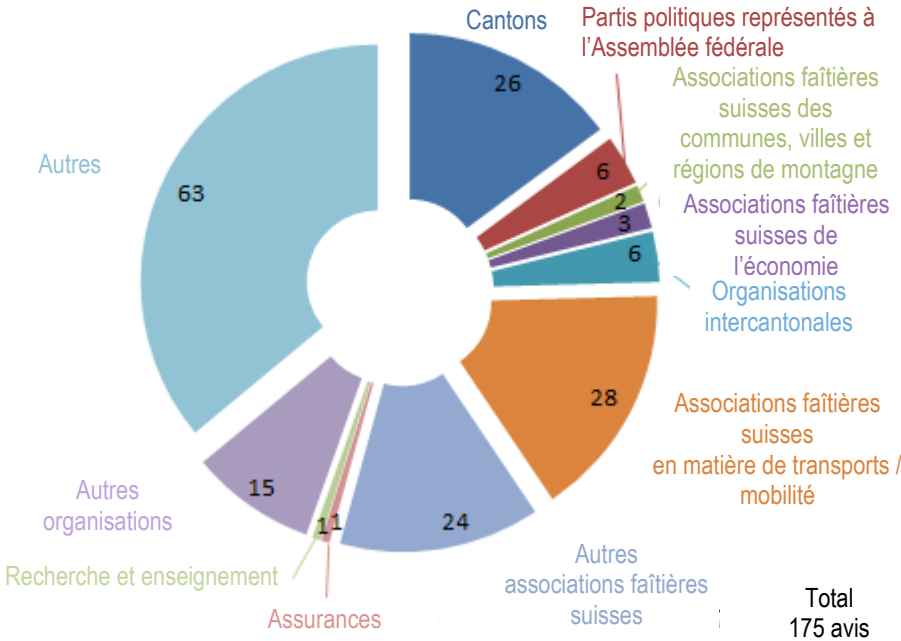
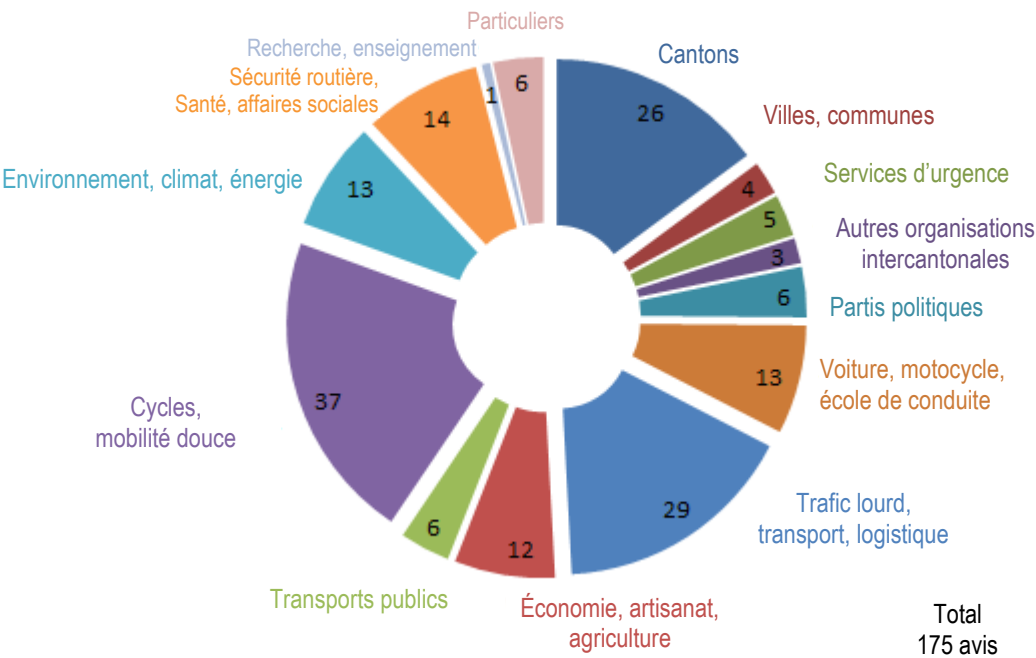


Figure 2.2 Avis reçus : participants par groupes thématiques



3 Appréciation générale des projets de loi

Dans la partie quantitative du questionnaire « Révision partielle des lois », les participants pouvaient indiquer s'ils acceptaient ou non les modifications prévues ou, alternativement, s'ils ne souhaitent pas prendre position ou n'étaient pas concernés. Selon les questions, 74 à 132 des 175 participants au total (ou 162 participants ayant fourni des indications quantitatives) ont indiqué, par une croix ou une remarque, s'ils acceptaient ou non la modification concernée. Ces retours quantitatifs donnent une première vue d'ensemble de l'appréciation générale du projet de loi. Il apparaît que les questions les plus controversées sont celles relatives à « Via sicura » et aux courses sur circuit. La promotion de technologies respectueuses de l'environnement, la conduite automatisée et les diverses autres propositions de modification (interdiction de circuler le dimanche et de nuit, passages piétons, habilitation de l'OFROU à accorder des dérogations, traités internationaux, amendes d'ordre) semblent relativement peu controversées, sachant que nombre de remarques, de suggestions et de propositions d'amendement ont été reçues.

Tableau 3.1 Évaluation quantitative : participants selon la liste des destinataires

Participants à la consultation selon la liste des destinataires				Avis	
				Proportion (%)	
	D'accord	Pas d'accord	Total	D'accord	Pas d'accord
1 Le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée.					
1 Cantons	24	2	26	92.3	7.7
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	6	0	6	100.0	0.0
3 Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1	100.0	0.0
4 Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0
5 Organisations intercantionales	5	0	5	100.0	0.0
6 Associations faîtières suisses transports / mobilité	14	5	19	73.7	26.3
7 Autres associations faîtières suisses	10	5	15	66.7	33.3
8 Assurances	0	0	0	.	.
9 Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10 Autres organisations	5	2	7	71.4	28.6
11 Autres	23	5	28	82.1	17.9
Total	91	19	110	82.7	17.3
2 Définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation					
1 Cantons	25	1	26	96.2	3.8
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	5	0	5	100.0	0.0
3 Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0
4 Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0
5 Organisations intercantionales	5	0	5	100.0	0.0
6 Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	19	1	20	95.0	5.0
7 Autres associations faîtières suisses	12	0	12	100.0	0.0
8 Assurances	1	0	1	100.0	0.0
9 Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10 Autres organisations	7	0	7	100.0	0.0
11 Autres	10	3	13	76.9	23.1
Total	89	5	94	94.7	5.3

Participants à la consultation selon la liste des destinataires				Avis		
				Proportion (%)		
				D'accord	Pas d'accord	Total
3	Le Conseil fédéral peut décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule.					
1	Cantons	23	3	26	88.5	11.5
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	5	0	5	100.0	0.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	4	0	4	100.0	0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	15	9	24	62.5	37.5
7	Autres associations faîtières suisses	9	4	13	69.2	30.8
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	5	2	7	71.4	28.6
11	Autres	9	4	13	69.2	30.8
	Total	76	22	98	77.6	22.4
4	Le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours.					
1	Cantons	25	1	26	96.2	3.8
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	5	0	5	100.0	0.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	4	1	5	80.0	20.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	14	7	21	66.7	33.3
7	Autres associations faîtières suisses	10	3	13	76.9	23.1
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	5	2	7	71.4	28.6
11	Autres	8	4	12	66.7	33.3
	Total	77	18	95	81.1	18.9
5	Conditions-cadres (sécurité routière, traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral					
1	Cantons	25	1	26	96.2	3.8
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	4	1	5	80.0	20.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	5	0	5	100.0	0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	17	6	23	73.9	26.1
7	Autres associations faîtières suisses	11	3	14	78.6	21.4
8	Assurances	0	1	1	0.0	100.0
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	5	2	7	71.4	28.6
11	Autres	18	3	21	85.7	14.3
	Total	90	17	107	84.1	15.9

Participants à la consultation selon la liste des destinataires				Avis	
				Proportion (%)	
				D'accord	Pas d'accord
6 Conditions-cadres (enregistreur de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral					
1 Cantons	17	9	26	65.4	34.6
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	4	1	5	80.0	20.0
3 Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0
4 Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0
5 Organisations intercantionales	1	3	4	25.0	75.0
6 Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	17	5	22	77.3	22.7
7 Autres associations faîtières suisses	11	2	13	84.6	15.4
8 Assurances	1	0	1	100.0	0.0
9 Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10 Autres organisations	4	3	7	57.1	42.9
11 Autres	15	2	17	88.2	11.8
Total	75	25	100	75.0	25.0
7 Conditions-cadres (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral					
1 Cantons	17	9	26	65.4	34.6
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	5	0	5	100.0	0.0
3 Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	0	1	1	0.0	100.0
4 Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0
5 Organisations intercantionales	1	3	4	25.0	75.0
6 Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	20	1	21	95.2	4.8
7 Autres associations faîtières suisses	10	1	11	90.9	9.1
8 Assurances	1	0	1	100.0	0.0
9 Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10 Autres organisations	6	1	7	85.7	14.3
11 Autres	9	2	11	81.8	18.2
Total	72	18	90	80.0	20.0
8 L'OFROU peut autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation.					
1 Cantons	23	3	26	88.5	11.5
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	5	0	5	100.0	0.0
3 Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0
4 Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0
5 Organisations intercantionales	4	1	5	80.0	20.0
6 Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	15	6	21	71.4	28.6
7 Autres associations faîtières suisses	10	2	12	83.3	16.7
8 Assurances	1	0	1	100.0	0.0
9 Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10 Autres organisations	4	3	7	57.1	42.9
11 Autres	17	3	20	85.0	15.0
Total	84	18	102	82.4	17.6

Participants à la consultation selon la liste des destinataires				Avis				
				Nombre			Proportion (%)	
				D'accord	Pas d'accord	Total	D'accord	Pas d'accord
9 L'OFROU peut octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes.								
1	Cantons	21	0	21	100.0	0.0		
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	5	0	5	100.0	0.0		
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0		
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	1	2	50.0	50.0		
5	Organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0		
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	19	3	22	86.4	13.6		
7	Autres associations faîtières suisses	13	1	14	92.9	7.1		
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0		
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.		
10	Autres organisations	6	0	6	100.0	0.0		
11	Autres	25	2	27	92.6	7.4		
	Total	94	7	101	93.1	6.9		
10 Désormais, seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive.								
1	Cantons	25	1	26	96.2	3.8		
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	3	1	4	75.0	25.0		
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0		
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	1	2	50.0	50.0		
5	Organisations intercantionales	3	0	3	100.0	0.0		
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	14	5	19	73.7	26.3		
7	Autres associations faîtières suisses	2	7	9	22.2	77.8		
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0		
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.		
10	Autres organisations	6	0	6	100.0	0.0		
11	Autres	5	5	10	50.0	50.0		
	Total	62	20	82	75.6	24.4		
11 Le détenteur peut faire modifier à tout moment le poids total de son véhicule automobile ou de sa remorque (dans la limite du poids garanti) auprès de l'autorité d'exécution cantonale.								
1	Cantons	21	5	26	80.8	19.2		
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	3	1	4	75.0	25.0		
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	0	1	100.0	0.0		
4	Associations faîtières suisses de l'économie	2	1	3	66.7	33.3		
5	Organisations intercantionales	3	0	3	100.0	0.0		
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	11	2	13	84.6	15.4		
7	Autres associations faîtières suisses	4	7	11	36.4	63.6		
8	Assurances	0	0	0	.	.		
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.		
10	Autres organisations	7	0	7	100.0	0.0		
11	Autres	21	2	23	91.3	8.7		
	Total	73	18	91	80.2	19.8		

Participants à la consultation selon la liste des destinataires				Avis		
				Proportion (%)		
				Nombre		
	D'accord	Pas d'accord	Total	D'accord	Pas d'accord	
12 Les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les délits de chauffard.						
1	Cantons	19	7	26	73.1	26.9
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	2	3	5	40.0	60.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	1	2	50.0	50.0
5	Organisations intercantionales	3	0	3	100.0	0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	16	5	21	76.2	23.8
7	Autres associations faîtières suisses	2	8	10	20.0	80.0
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0
9	Recherche et enseignement	1	0	1	100.0	0.0
10	Autres organisations	7	2	9	77.8	22.2
11	Autres	5	4	9	55.6	44.4
	Total	59	30	89	66.3	33.7
13 La peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, est abrogée.						
1	Cantons	20	6	26	76.9	23.1
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	2	3	5	40.0	60.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	1	2	50.0	50.0
5	Organisations intercantionales	3	0	3	100.0	0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	15	6	21	71.4	28.6
7	Autres associations faîtières suisses	2	8	10	20.0	80.0
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0
9	Recherche et enseignement	1	0	1	100.0	0.0
10	Autres organisations	8	0	8	100.0	0.0
11	Autres	5	4	9	55.6	44.4
	Total	60	28	88	68.2	31.8
14 Le permis de conduire sera retiré pour six mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de chauffard pour la première fois.						
1	Cantons	8	18	26	30.8	69.2
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	2	3	5	40.0	60.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	1	2	50.0	50.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	1	2	50.0	50.0
5	Organisations intercantionales	2	2	4	50.0	50.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	10	11	21	47.6	52.4
7	Autres associations faîtières suisses	2	8	10	20.0	80.0
8	Assurances	0	1	1	0.0	100.0
9	Recherche et enseignement	1	0	1	100.0	0.0
10	Autres organisations	4	3	7	57.1	42.9
11	Autres	3	6	9	33.3	66.7
	Total	34	54	88	38.6	61.4

Participants à la consultation selon la liste des destinataires				Avis		
				Proportion (%)		
				Nombre		
	D'accord	Pas d'accord	Total	D'accord	Pas d'accord	
15 En cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété, dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur n'est plus tenu de se retourner contre la personne fautive.						
1	Cantons	19	3	22	86.4	13.6
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	2	2	4	50.0	50.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	1	2	50.0	50.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	1	2	50.0	50.0
5	Organisations intercantionales	1	1	2	50.0	50.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	9	10	19	47.4	52.6
7	Autres associations faîtières suisses	1	7	8	12.5	887.5
8	Assurances	0	1	1	0.0	100.0
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.
10	Autres organisations	4	3	7	57.1	42.9
11	Autres	3	7	10	30.0	70.0
	Total	41	36	77	53.2	46.8
16 La base légale base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès de vitesse ont été commis est abrogée.						
1	Cantons	21	5	26	80.8	19.2
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	2	3	5	40.0	60.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	1	2	50.0	50.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	0	1	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	5	0	5	100.0	0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	13	5	18	72.2	27.8
7	Autres associations faîtières suisses	1	7	8	12.5	887.5
8	Assurances	0	0	0	.	.
9	Recherche et enseignement	0	1	1	0.0	100.0
10	Autres organisations	6	1	7	85.7	14.3
11	Autres	4	3	7	57.1	42.9
	Total	54	26	80	67.5	32.5
17 La base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis est abrogée.						
1	Cantons	22	4	26	84.6	15.4
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	2	3	5	40.0	60.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	1	2	50.0	50.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	0	1	100.0	0.0
5	Organisations intercantionales	4	0	4	100.0	0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	9	9	18	50.0	50.0
7	Autres associations faîtières suisses	1	8	9	11.1	88.9
8	Assurances	0	1	1	0.0	100.0
9	Recherche et enseignement	0	1	1	0.0	100.0
10	Autres organisations	5	3	8	62.5	37.5
11	Autres	3	4	7	42.9	57.1
	Total	48	34	82	58.5	41.5

Participants à la consultation selon la liste des destinataires				Avis	
				Proportion (%)	
				D'accord	Pas d'accord
18 Il est mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.					
1	Cantons	26	0	26	100.0 0.0
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	4	1	5	80.0 20.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0 0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0 0.0
5	Organisations intercantionales	4	0	4	100.0 0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	15	3	18	83.3 16.7
7	Autres associations faîtières suisses	10	2	12	83.3 16.7
8	Assurances	0	0	0	.
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.
10	Autres organisations	7	0	7	100.0 0.0
11	Autres	20	5	25	80.0 20.0
	Total	91	11	102	89.2 10.8
19 L'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons est abrogée.					
1	Cantons	24	0	24	100.0 0.0
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	4	0	4	100.0 0.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0 0.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	2	0	2	100.0 0.0
5	Organisations intercantionales	3	0	3	100.0 0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	17	4	21	81.0 19.0
7	Autres associations faîtières suisses	9	1	10	90.0 10.0
8	Assurances	0	1	1	0.0 100.0
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.
10	Autres organisations	5	2	7	71.4 28.6
11	Autres	2	7	9	22.2 77.8
	Total	68	15	83	81.9 18.1
20 La compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et à faire de ces dernières des manifestations soumises à autorisation est étendue.					
1	Cantons	22	2	24	91.7 8.3
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	3	4	25.0 75.0
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	1	2	50.0 50.0
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	0	1	100.0 0.0
5	Organisations intercantionales	3	0	3	100.0 0.0
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	12	8	20	60.0 40.0
7	Autres associations faîtières suisses	2	11	13	15.4 84.6
8	Assurances	0	0	0	.
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.
10	Autres organisations	4	1	5	80.0 20.0
11	Autres	2	7	9	22.2 77.8
	Total	48	33	81	59.3 40.7

Participants à la consultation selon la liste des destinataires				Avis				
				Nombre			Proportion (%)	
				D'accord	Pas d'accord	Total	D'accord	Pas d'accord
21 La peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales n'est désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté.								
1	Cantons	22	1	23	95.7	4.3		
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	3	1	4	75.0	25.0		
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0		
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	0	1	100.0	0.0		
5	Organisations intercantionales	3	0	3	100.0	0.0		
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	14	3	17	82.4	17.6		
7	Autres associations faîtières suisses	3	2	5	60.0	40.0		
8	Assurances	0	1	1	0.0	100.0		
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.		
10	Autres organisations	5	2	7	71.4	28.6		
11	Autres	34	5	39	87.2	12.8		
	Total	87	15	102	85.3	14.7		
22 Le Conseil fédéral peut, par voie d'ordonnance, autoriser l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers.								
1	Cantons	19	7	26	73.1	26.9		
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	4	0	4	100.0	0.0		
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	1	1	2	50.0	50.0		
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	0	1	100.0	0.0		
5	Organisations intercantionales	5	0	5	100.0	0.0		
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	13	6	19	68.4	31.6		
7	Autres associations faîtières suisses	11	1	12	91.7	8.3		
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0		
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.		
10	Autres organisations	3	4	7	42.9	57.1		
11	Autres	50	5	55	90.9	9.1		
	Total	108	24	132	81.8	18.2		
23 Le Conseil fédéral peut conclure avec d'autres États (par ex. le Royaume-Uni) des traités semblables à ceux signés avec la Principauté du Liechtenstein.								
1	Cantons	26	0	26	100.0	0.0		
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	3	1	4	75.0	25.0		
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0		
4	Associations faîtières suisses de l'économie	3	0	3	100.0	0.0		
5	Organisations intercantionales	3	0	3	100.0	0.0		
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	15	1	16	93.8	6.3		
7	Autres associations faîtières suisses	10	0	10	100.0	0.0		
8	Assurances	0	0	0	.	.		
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.		
10	Autres organisations	5	0	5	100.0	0.0		
11	Autres	22	2	24	91.7	8.3		
	Total	89	4	93	95.7	4.3		

Participants à la consultation selon la liste des destinataires				Avis				
				Nombre			Proportion (%)	
				D'accord	Pas d'accord	Total	D'accord	Pas d'accord
24 Le Conseil fédéral peut approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale.								
1	Cantons	26	0	26	100.0	0.0		
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	3	1	4	75.0	25.0		
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0		
4	Associations faîtières suisses de l'économie	2	0	2	100.0	0.0		
5	Organisations intercantionales	3	0	3	100.0	0.0		
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	14	1	15	93.3	6.7		
7	Autres associations faîtières suisses	2	0	2	100.0	0.0		
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0		
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.		
10	Autres organisations	7	0	7	100.0	0.0		
11	Autres	10	2	12	83.3	16.7		
	Total	70	4	74	94.6	5.4		
25 La responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre est étendue aux personnes morales.								
1	Cantons	24	1	25	96.0	4.0		
2	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	4	1	5	80.0	20.0		
3	Associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne	2	0	2	100.0	0.0		
4	Associations faîtières suisses de l'économie	1	1	2	50.0	50.0		
5	Organisations intercantionales	3	0	3	100.0	0.0		
6	Associations faîtières suisses en matière de transports / mobilité	18	2	20	90.0	10.0		
7	Autres associations faîtières suisses	9	1	10	90.0	10.0		
8	Assurances	1	0	1	100.0	0.0		
9	Recherche et enseignement	0	0	0	.	.		
10	Autres organisations	7	0	7	100.0	0.0		
11	Autres	37	2	39	94.9	5.1		
	Total	106	8	114	93.0	7.0		

Tableau 3.2 Évaluation quantitative : participants par groupes thématiques

Participants à la consultation par groupes thématiques				Avis	
				Proportion (%)	
				D'accord	Pas d'accord
1 Le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée.					
1.1 Cantons	24	2	26	92.3	7.7
1.2 Villes, communes	2	0	2	100.0	0.0
1.3 Services d'urgence	5	0	5	100.0	0.0
1.4 Autres organisations intercantionales	2	0	2	100.0	0.0
2.1 Partis politiques	6	0	6	100.0	0.0
3.1 Voiture, motorcycle, école de conduite	6	4	10	60.0	40.0
3.2 Trafic lourd, transport, logistique	25	1	26	96.2	3.8
4.1 Économie, artisanat, agriculture	7	1	8	87.5	12.5
5.1 Transports publics	3	0	3	100.0	0.0
5.2 Cycles, mobilité douce	2	2	4	50.0	50.0
6.1 Environnement, climat, énergie	8	2	10	80.0	20.0
7.1 Sécurité routière, santé, affaires sociales	1	3	4	25.0	75.0
8.1 Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1 Particuliers	0	4	4	0.0	100.0
Total	91	19	110	82.7	17.3
2 Définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation					
1.1 Cantons	25	1	26	96.2	3.8
1.2 Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0
1.3 Services d'urgence	5	0	5	100.0	0.0
1.4 Autres organisations intercantionales	2	0	2	100.0	0.0
2.1 Partis politiques	5	0	5	100.0	0.0
3.1 Voiture, motorcycle, école de conduite	10	0	10	100.0	0.0
3.2 Trafic lourd, transport, logistique	8	1	9	88.9	11.1
4.1 Économie, artisanat, agriculture	9	0	9	100.0	0.0
5.1 Transports publics	6	0	6	100.0	0.0
5.2 Cycles, mobilité douce	3	1	4	75.0	25.0
6.1 Environnement, climat, énergie	9	0	9	100.0	0.0
7.1 Sécurité routière, santé, affaires sociales	3	0	3	100.0	0.0
8.1 Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1 Particuliers	1	2	3	33.3	66.7
Total	89	5	94	94.7	5.3

Participants à la consultation par groupes thématiques				Avis			
				Nombre		Proportion (%)	
				D'accord	Pas d'accord	Total	D'accord
3	Le Conseil fédéral peut décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule.						
1.1	Cantons	23	3	26	88.5	11.5	
1.2	Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0	
1.3	Services d'urgence	5	0	5	100.0	0.0	
1.4	Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0	
2.1	Partis politiques	5	0	5	100.0	0.0	
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	5	5	10	50.0	50.0	
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	7	2	9	77.8	22.2	
4.1	Économie, artisanat, agriculture	9	0	9	100.0	0.0	
5.1	Transports publics	6	0	6	100.0	0.0	
5.2	Cycles, mobilité douce	1	4	5	20.0	80.0	
6.1	Environnement, climat, énergie	8	2	10	80.0	20.0	
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	2	3	5	40.0	60.0	
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.	
9.1	Particuliers	1	3	4	25.0	75.0	
	Total	76	22	98	77.6	22.4	
4	Le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours.						
1.1	Cantons	25	1	26	96.2	3.8	
1.2	Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0	
1.3	Services d'urgence	5	0	5	100.0	0.0	
1.4	Autres organisations intercantionales	1	1	2	50.0	50.0	
2.1	Partis politiques	5	0	5	100.0	0.0	
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	5	5	10	50.0	50.0	
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	7	1	8	887.5	12.5	
4.1	Économie, artisanat, agriculture	9	0	9	100.0	0.0	
5.1	Transports publics	6	0	6	100.0	0.0	
5.2	Cycles, mobilité douce	1	3	4	25.0	75.0	
6.1	Environnement, climat, énergie	8	2	10	80.0	20.0	
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	2	2	4	50.0	50.0	
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.	
9.1	Particuliers	0	3	3	0.0	100.0	
	Total	77	18	95	81.1	18.9	
5	Conditions-cadres (sécurité routière, traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral						
1.1	Cantons	25	1	26	96.2	3.8	
1.2	Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0	
1.3	Services d'urgence	5	0	5	100.0	0.0	
1.4	Autres organisations intercantionales	2	0	2	100.0	0.0	
2.1	Partis politiques	4	1	5	80.0	20.0	
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	7	3	10	70.0	30.0	
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	18	1	19	94.7	5.3	
4.1	Économie, artisanat, agriculture	8	1	9	88.9	11.1	
5.1	Transports publics	6	0	6	100.0	0.0	
5.2	Cycles, mobilité douce	1	3	4	25.0	75.0	
6.1	Environnement, climat, énergie	8	2	10	80.0	20.0	
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	3	2	5	60.0	40.0	
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.	
9.1	Particuliers	0	3	3	0.0	100.0	
	Total	90	17	107	84.1	15.9	

Participants à la consultation par groupes thématiques				Avis			
				Nombre		Proportion (%)	
				D'accord	Pas d'accord	Total	D'accord
6 Conditions-cadres (enregistrement de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral							
1.1	Cantons	17	9	26	65.4	34.6	
1.2	Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0	
1.3	Services d'urgence	0	5	5	0.0	100.0	
1.4	Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0	
2.1	Partis politiques	4	1	5	80.0	20.0	
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	8	2	10	80.0	20.0	
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	14	1	15	93.3	6.7	
4.1	Économie, artisanat, agriculture	8	1	9	88.9	11.1	
5.1	Transports publics	6	0	6	100.0	0.0	
5.2	Cycles, mobilité douce	2	2	4	50.0	50.0	
6.1	Environnement, climat, énergie	9	0	9	100.0	0.0	
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	3	2	5	60.0	40.0	
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.	
9.1	Particuliers	0	2	2	0.0	100.0	
	Total	75	25	100	75.0	25.0	
7 Conditions-cadres (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral							
1.1	Cantons	17	9	26	65.4	34.6	
1.2	Villes, communes	1	1	2	50.0	50.0	
1.3	Services d'urgence	1	4	5	20.0	80.0	
1.4	Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0	
2.1	Partis politiques	5	0	5	100.0	0.0	
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	10	0	10	100.0	0.0	
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	8	0	8	100.0	0.0	
4.1	Économie, artisanat, agriculture	9	0	9	100.0	0.0	
5.1	Transports publics	6	0	6	100.0	0.0	
5.2	Cycles, mobilité douce	3	1	4	75.0	25.0	
6.1	Environnement, climat, énergie	8	0	8	100.0	0.0	
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	3	1	4	75.0	25.0	
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.	
9.1	Particuliers	0	2	2	0.0	100.0	
	Total	72	18	90	80.0	20.0	
8 L'OFROU peut autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation.							
1.1	Cantons	23	3	26	88.5	11.5	
1.2	Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0	
1.3	Services d'urgence	4	1	5	80.0	20.0	
1.4	Autres organisations intercantionales	1	1	2	50.0	50.0	
2.1	Partis politiques	5	0	5	100.0	0.0	
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	5	5	10	50.0	50.0	
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	17	1	18	94.4	5.6	
4.1	Économie, artisanat, agriculture	9	0	9	100.0	0.0	
5.1	Transports publics	6	0	6	100.0	0.0	
5.2	Cycles, mobilité douce	2	2	4	50.0	50.0	
6.1	Environnement, climat, énergie	8	1	9	88.9	11.1	
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	1	2	3	33.3	66.7	
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.	
9.1	Particuliers	0	2	2	0.0	100.0	
	Total	84	18	102	82.4	17.6	

Participants à la consultation par groupes thématiques				Avis	
				Proportion (%)	
				D'accord	Pas d'accord
9 L'OFROU peut octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes.					
1.1 Cantons	21	0	21	100.0	0.0
1.2 Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0
1.3 Services d'urgence	2	0	2	100.0	0.0
1.4 Autres organisations intercantionales	0	0	0	.	.
2.1 Partis politiques	5	0	5	100.0	0.0
3.1 Voiture, motocycle, école de conduite	9	1	10	90.0	10.0
3.2 Trafic lourd, transport, logistique	25	1	26	96.2	3.8
4.1 Économie, artisanat, agriculture	8	1	9	88.9	11.1
5.1 Transports publics	6	0	6	100.0	0.0
5.2 Cycles, mobilité douce	4	1	5	80.0	20.0
6.1 Environnement, climat, énergie	9	0	9	100.0	0.0
7.1 Sécurité routière, santé, affaires sociales	1	1	2	50.0	50.0
8.1 Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1 Particuliers	1	2	3	33.3	66.7
Total	94	7	101	93.1	6.9
10 Désormais, seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive.					
1.1 Cantons	25	1	26	96.2	3.8
1.2 Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0
1.3 Services d'urgence	3	0	3	100.0	0.0
1.4 Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0
2.1 Partis politiques	3	1	4	75.0	25.0
3.1 Voiture, motocycle, école de conduite	11	0	11	100.0	0.0
3.2 Trafic lourd, transport, logistique	7	0	7	100.0	0.0
4.1 Économie, artisanat, agriculture	4	1	5	80.0	20.0
5.1 Transports publics	0	0	0	.	.
5.2 Cycles, mobilité douce	2	2	4	50.0	50.0
6.1 Environnement, climat, énergie	0	9	9	0.0	100.0
7.1 Sécurité routière, santé, affaires sociales	1	2	3	33.3	66.7
8.1 Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1 Particuliers	2	4	6	33.3	66.7
Total	62	20	82	75.6	24.4
11 Le détenteur peut faire modifier à tout moment le poids total de son véhicule automobile ou de sa remorque (dans la limite du poids garanti) auprès de l'autorité d'exécution cantonale.					
1.1 Cantons	21	5	26	80.8	19.2
1.2 Villes, communes	2	0	2	100.0	0.0
1.3 Services d'urgence	4	0	4	100.0	0.0
1.4 Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0
2.1 Partis politiques	3	1	4	75.0	25.0
3.1 Voiture, motocycle, école de conduite	9	0	9	100.0	0.0
3.2 Trafic lourd, transport, logistique	26	0	26	100.0	0.0
4.1 Économie, artisanat, agriculture	4	1	5	80.0	20.0
5.1 Transports publics	1	0	1	100.0	0.0
5.2 Cycles, mobilité douce	2	0	2	100.0	0.0
6.1 Environnement, climat, énergie	0	9	9	0.0	100.0
7.1 Sécurité routière, santé, affaires sociales	0	0	0	.	.
8.1 Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1 Particuliers	0	2	2	0.0	100.0
Total	73	18	91	80.2	19.8

Participants à la consultation par groupes thématiques				Avis				
				Nombre			Proportion (%)	
				D'accord	Pas d'accord	Total	D'accord	Pas d'accord
12	Les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les délits de chauffard.							
1.1	Cantons	19	7	26	73.1	26.9		
1.2	Villes, communes	3	1	4	75.0	25.0		
1.3	Services d'urgence	4	1	5	80.0	20.0		
1.4	Autres organisations intercantionales	0	0	0	.	.		
2.1	Partis politiques	2	3	5	40.0	60.0		
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	12	0	12	100.0	0.0		
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	7	0	7	100.0	0.0		
4.1	Économie, artisanat, agriculture	4	2	6	66.7	33.3		
5.1	Transports publics	0	0	0	.	.		
5.2	Cycles, mobilité douce	2	3	5	40.0	60.0		
6.1	Environnement, climat, énergie	0	9	9	0.0	100.0		
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	3	1	4	75.0	25.0		
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	1	0	1	100.0	0.0		
9.1	Particuliers	2	3	5	40.0	60.0		
	Total	59	30	89	66.3	33.7		
13	La peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, est abrogée.							
1.1	Cantons	20	6	26	76.9	23.1		
1.2	Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0		
1.3	Services d'urgence	5	0	5	100.0	0.0		
1.4	Autres organisations intercantionales	0	0	0	.	.		
2.1	Partis politiques	2	3	5	40.0	60.0		
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	12	0	12	100.0	0.0		
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	7	0	7	100.0	0.0		
4.1	Économie, artisanat, agriculture	4	2	6	66.7	33.3		
5.1	Transports publics	0	0	0	.	.		
5.2	Cycles, mobilité douce	2	3	5	40.0	60.0		
6.1	Environnement, climat, énergie	0	9	9	0.0	100.0		
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	2	2	4	50.0	50.0		
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	1	0	1	100.0	0.0		
9.1	Particuliers	2	3	5	40.0	60.0		
	Total	60	28	88	68.2	31.8		
14	Le permis de conduire sera retiré pour six mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de chauffard pour la première fois.							
1.1	Cantons	8	18	26	30.8	69.2		
1.2	Villes, communes	1	2	3	33.3	66.7		
1.3	Services d'urgence	3	1	4	75.0	25.0		
1.4	Autres organisations intercantionales	0	1	1	0.0	100.0		
2.1	Partis politiques	2	3	5	40.0	60.0		
3.1	Voiture, motocycle, école de conduite	7	5	12	58.3	41.7		
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	7	0	7	100.0	0.0		
4.1	Économie, artisanat, agriculture	3	3	6	50.0	50.0		
5.1	Transports publics	0	0	0	.	.		
5.2	Cycles, mobilité douce	0	5	5	0.0	100.0		
6.1	Environnement, climat, énergie	0	9	9	0.0	100.0		
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	1	3	4	25.0	75.0		
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	1	0	1	100.0	0.0		
9.1	Particuliers	1	4	5	20.0	80.0		
	Total	34	54	88	38.6	61.4		

Participants à la consultation par groupes thématiques				Avis	
				Proportion (%)	
				D'accord	Pas d'accord
15 En cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété, dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur n'est plus tenu de se retourner contre la personne fautive.					
1.1 Cantons	19	3	22	86.4	13.6
1.2 Villes, communes	1	2	3	33.3	66.7
1.3 Services d'urgence	2	1	3	66.7	33.3
1.4 Autres organisations intercantionales	0	0	0	.	.
2.1 Partis politiques	2	2	4	50.0	50.0
3.1 Voiture, motorcycle, école de conduite	7	4	11	63.6	36.4
3.2 Trafic lourd, transport, logistique	6	1	7	85.7	14.3
4.1 Économie, artisanat, agriculture	3	3	6	50.0	50.0
5.1 Transports publics	1	0	1	100.0	0.0
5.2 Cycles, mobilité douce	0	4	4	0.0	100.0
6.1 Environnement, climat, énergie	0	8	8	0.0	100.0
7.1 Sécurité routière, santé, affaires sociales	0	3	3	0.0	100.0
8.1 Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1 Particuliers	0	5	5	0.0	100.0
Total	41	36	77	53.2	46.8
16 La base légale base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès de vitesse ont été commis est abrogée.					
1.1 Cantons	21	5	26	80.8	19.2
1.2 Villes, communes	1	2	3	33.3	66.7
1.3 Services d'urgence	5	0	5	100.0	0.0
1.4 Autres organisations intercantionales	2	0	2	100.0	0.0
2.1 Partis politiques	2	3	5	40.0	60.0
3.1 Voiture, motorcycle, école de conduite	10	0	10	100.0	0.0
3.2 Trafic lourd, transport, logistique	6	0	6	100.0	0.0
4.1 Économie, artisanat, agriculture	3	0	3	100.0	0.0
5.1 Transports publics	0	0	0	.	.
5.2 Cycles, mobilité douce	2	2	4	50.0	50.0
6.1 Environnement, climat, énergie	0	8	8	0.0	100.0
7.1 Sécurité routière, santé, affaires sociales	2	2	4	50.0	50.0
8.1 Recherche, enseignement, centres d'essai	0	1	1	0.0	100.0
9.1 Particuliers	0	3	3	0.0	100.0
Total	54	26	80	67.5	32.5
17 La base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis est abrogée.					
1.1 Cantons	22	4	26	84.6	15.4
1.2 Villes, communes	1	2	3	33.3	66.7
1.3 Services d'urgence	5	0	5	100.0	0.0
1.4 Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0
2.1 Partis politiques	2	3	5	40.0	60.0
3.1 Voiture, motorcycle, école de conduite	8	2	10	80.0	20.0
3.2 Trafic lourd, transport, logistique	6	0	6	100.0	0.0
4.1 Économie, artisanat, agriculture	3	1	4	75.0	25.0
5.1 Transports publics	0	0	0	.	.
5.2 Cycles, mobilité douce	0	4	4	0.0	100.0
6.1 Environnement, climat, énergie	0	8	8	0.0	100.0
7.1 Sécurité routière, santé, affaires sociales	0	6	6	0.0	100.0
8.1 Recherche, enseignement, centres d'essai	0	1	1	0.0	100.0
9.1 Particuliers	0	3	3	0.0	100.0
Total	48	34	82	58.5	41.5

Participants à la consultation par groupes thématiques				Avis	
				Proportion (%)	
				D'accord	Pas d'accord
				Total	
				D'accord	Pas d'accord
18 Il est mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.					
1.1 Cantons	26	0	26	100.0	0.0
1.2 Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0
1.3 Services d'urgence	5	0	5	100.0	0.0
1.4 Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0
2.1 Partis politiques	4	1	5	80.0	20.0
3.1 Voiture, motorcycle, école de conduite	10	1	11	90.9	9.1
3.2 Trafic lourd, transport, logistique	24	0	24	100.0	0.0
4.1 Économie, artisanat, agriculture	7	0	7	100.0	0.0
5.1 Transports publics	1	1	2	50.0	50.0
5.2 Cycles, mobilité douce	1	2	3	33.3	66.7
6.1 Environnement, climat, énergie	8	1	9	88.9	11.1
7.1 Sécurité routière, santé, affaires sociales	1	1	2	50.0	50.0
8.1 Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1 Particuliers	0	4	4	0.0	100.0
Total	91	11	102	89.2	10.8
19 L'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons est abrogée.					
1.1 Cantons	24	0	24	100.0	0.0
1.2 Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0
1.3 Services d'urgence	5	0	5	100.0	0.0
1.4 Autres organisations intercantionales	0	0	0	.	.
2.1 Partis politiques	4	0	4	100.0	0.0
3.1 Voiture, motorcycle, école de conduite	6	5	11	54.5	45.5
3.2 Trafic lourd, transport, logistique	7	0	7	100.0	0.0
4.1 Économie, artisanat, agriculture	5	1	6	83.3	16.7
5.1 Transports publics	0	0	0	.	.
5.2 Cycles, mobilité douce	3	2	5	60.0	40.0
6.1 Environnement, climat, énergie	8	1	9	88.9	11.1
7.1 Sécurité routière, santé, affaires sociales	3	1	4	75.0	25.0
8.1 Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1 Particuliers	0	5	5	0.0	100.0
Total	68	15	83	81.9	18.1
20 La compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et à faire de ces dernières des manifestations soumises à autorisation est étendue.					
1.1 Cantons	22	2	24	91.7	8.3
1.2 Villes, communes	1	1	2	50.0	50.0
1.3 Services d'urgence	4	0	4	100.0	0.0
1.4 Autres organisations intercantionales	0	0	0	.	.
2.1 Partis politiques	1	3	4	25.0	75.0
3.1 Voiture, motorcycle, école de conduite	6	5	11	54.5	45.5
3.2 Trafic lourd, transport, logistique	6	1	7	85.7	14.3
4.1 Économie, artisanat, agriculture	3	1	4	75.0	25.0
5.1 Transports publics	0	0	0	.	.
5.2 Cycles, mobilité douce	3	2	5	60.0	40.0
6.1 Environnement, climat, énergie	0	11	11	0.0	100.0
7.1 Sécurité routière, santé, affaires sociales	2	2	4	50.0	50.0
8.1 Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1 Particuliers	0	5	5	0.0	100.0
Total	48	33	81	59.3	40.7

Participants à la consultation par groupes thématiques				Avis	
				Proportion (%)	
				D'accord	Pas d'accord
21 La peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales n'est désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté.					
1.1 Cantons	22	1	23	95.7	4.3
1.2 Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0
1.3 Services d'urgence	5	0	5	100.0	0.0
1.4 Autres organisations intercantionales	0	0	0	.	.
2.1 Partis politiques	3	1	4	75.0	25.0
3.1 Voiture, motorcycle, école de conduite	8	3	11	72.7	27.3
3.2 Trafic lourd, transport, logistique	8	0	8	100.0	0.0
4.1 Économie, artisanat, agriculture	3	1	4	75.0	25.0
5.1 Transports publics	0	0	0	.	.
5.2 Cycles, mobilité douce	33	1	34	97.1	2.9
6.1 Environnement, climat, énergie	0	1	1	0.0	100.0
7.1 Sécurité routière, santé, affaires sociales	2	2	4	50.0	50.0
8.1 Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1 Particuliers	0	5	5	0.0	100.0
Total	87	15	102	85.3	14.7
22 Le Conseil fédéral peut, par voie d'ordonnance, autoriser l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers.					
1.1 Cantons	19	7	26	73.1	26.9
1.2 Villes, communes	2	1	3	66.7	33.3
1.3 Services d'urgence	3	1	4	75.0	25.0
1.4 Autres organisations intercantionales	2	0	2	100.0	0.0
2.1 Partis politiques	4	0	4	100.0	0.0
3.1 Voiture, motorcycle, école de conduite	5	6	11	45.5	54.5
3.2 Trafic lourd, transport, logistique	26	0	26	100.0	0.0
4.1 Économie, artisanat, agriculture	5	0	5	100.0	0.0
5.1 Transports publics	1	0	1	100.0	0.0
5.2 Cycles, mobilité douce	31	2	33	93.9	6.1
6.1 Environnement, climat, énergie	8	1	9	88.9	11.1
7.1 Sécurité routière, santé, affaires sociales	1	2	3	33.3	66.7
8.1 Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1 Particuliers	1	4	5	20.0	80.0
Total	108	24	132	81.8	18.2
23 Le Conseil fédéral peut conclure avec d'autres États (par ex. le Royaume-Uni) des traités semblables à ceux signés avec la Principauté du Liechtenstein.					
1.1 Cantons	26	0	26	100.0	0.0
1.2 Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0
1.3 Services d'urgence	4	0	4	100.0	0.0
1.4 Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0
2.1 Partis politiques	3	1	4	75.0	25.0
3.1 Voiture, motorcycle, école de conduite	7	1	8	87.5	12.5
3.2 Trafic lourd, transport, logistique	26	0	26	100.0	0.0
4.1 Économie, artisanat, agriculture	5	0	5	100.0	0.0
5.1 Transports publics	1	0	1	100.0	0.0
5.2 Cycles, mobilité douce	3	0	3	100.0	0.0
6.1 Environnement, climat, énergie	8	0	8	100.0	0.0
7.1 Sécurité routière, santé, affaires sociales	1	0	1	100.0	0.0
8.1 Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1 Particuliers	1	2	3	33.3	66.7
Total	89	4	93	95.7	4.3

Participants à la consultation par groupes thématiques				Avis		
				Proportion (%)		
				Nombre		
		D'accord	Pas d'accord	Total	D'accord	Pas d'accord
24	Le Conseil fédéral peut approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale.					
1.1	Cantons	26	0	26	100.0	0.0
1.2	Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0
1.3	Services d'urgence	4	0	4	100.0	0.0
1.4	Autres organisations intercantionales	1	0	1	100.0	0.0
2.1	Partis politiques	3	1	4	75.0	25.0
3.1	Voiture, motorcycle, école de conduite	10	1	11	90.9	9.1
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	8	0	8	100.0	0.0
4.1	Économie, artisanat, agriculture	6	0	6	100.0	0.0
5.1	Transports publics	2	0	2	100.0	0.0
5.2	Cycles, mobilité douce	4	0	4	100.0	0.0
6.1	Environnement, climat, énergie	0	0	0	.	.
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	1	0	1	100.0	0.0
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1	Particuliers	2	2	4	50.0	50.0
	Total	70	4	74	94.6	5.4
25	La responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'amendes d'ordre est étendue aux personnes morales.					
1.1	Cantons	24	1	25	96.0	4.0
1.2	Villes, communes	3	0	3	100.0	0.0
1.3	Services d'urgence	5	0	5	100.0	0.0
1.4	Autres organisations intercantionales	0	0	0	.	.
2.1	Partis politiques	4	1	5	80.0	20.0
3.1	Voiture, motorcycle, école de conduite	9	2	11	81.8	18.2
3.2	Trafic lourd, transport, logistique	7	1	8	87.5	12.5
4.1	Économie, artisanat, agriculture	5	1	6	83.3	16.7
5.1	Transports publics	1	0	1	100.0	0.0
5.2	Cycles, mobilité douce	33	0	33	100.0	0.0
6.1	Environnement, climat, énergie	8	0	8	100.0	0.0
7.1	Sécurité routière, santé, affaires sociales	4	0	4	100.0	0.0
8.1	Recherche, enseignement, centres d'essai	0	0	0	.	.
9.1	Particuliers	3	2	5	60.0	40.0
	Total	106	8	114	93.0	7.0

4 Avis sur les différentes questions

Le présent chapitre repose fondamentalement sur la structure du questionnaire relatif à la révision partielle des lois. Pour chaque question, une liste des participants ayant donné leur accord de principe à la proposition ou l'ayant refusée a été dressée. Les participants qui n'y figurent pas ne se sont pas prononcés explicitement sur la question. Chaque question est également assortie d'une liste des remarques des participants, résumées sous forme de « déclarations centrales » (cf. chap. 1.3). Les participants sont également associés aux « déclarations centrales » correspondantes. Une liste de tous les participants, avec leur abréviation et leur désignation complète, figure en annexe.

4.1 Promotion des technologies respectueuses de l'environnement

Dimensions et poids maximaux autorisés (question 1)

Acceptez-vous l'insertion dans la LCR d'une disposition selon laquelle le Conseil fédéral peut, pour des raisons de protection de l'environnement, autoriser par voie d'ordonnance le dépassement des dimensions et poids maximaux autorisés en vertu de l'art. 9, al. 1, LCR, pour autant que la capacité de transport ne s'en trouve pas augmentée ?

(art. 9, al. 2^{bis}, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ARVAG, ASA, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, SVI, UTP, MobilitéPiétonneSuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, CargoForum, EspaceMobilité, CI-CommerceDétail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, PUSCH, SES, WWF, VilleLucerne, KP-OW, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Poste, CarPostal, TPF, Vitelli

101.10	Les modifications apportées aux prescriptions techniques applicables aux véhicules (dimensions, poids) doivent être conformes aux prescriptions de l'UE.	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SH, AR, AI, GR, TI, VD, VS, NE, JU, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ASA, KP-OW
101.11	Les capacités de transport ne doivent pas être augmentées par des augmentations des dimensions et des poids (les véhicules à propulsion alternative doivent rester comparables aux véhicules conventionnels) et les autorités doivent faire preuve d'une grande flexibilité face aux nouveautés techniques.	H2, LRS, EspaceMobilité, CI-Détail, Swisscofel, SES, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
101.12	L'augmentation des dimensions et des poids ne doit pas conduire à un transfert des transports du rail à la route (prescriptions relatives aux possibilités de transbordement sur la chaussée roulante, autres mesures pour le transfert de la route au rail).	TG, PVS, PSS, UTP, InitiativesdesAlpes, ATE, Greenpeace, AllianceClimatique,

		ProtectionClimat, PUSCH, SES, WWF
101.13	Il faut éviter les effets négatifs de l'augmentation des dimensions et des poids (ne pas rendre plus difficiles les contrôles des autorités, pas de routes surchargées, pas de dimensions excessives, pas de promotion des technologies de transition, garantir la sécurité routière et le bilan énergétique, limiter le poids total à 44 tonnes).	BE, ZG, SG, PDC, MobilitéPiétonneSuisse, InitiativesdesAlpes, BPA, VilleLucerne
101.14	L'augmentation des dimensions et des poids présente des avantages (réduction du CO ₂ , progrès technologique).	PLR, PVL, UDC
101.15	L'augmentation des dimensions et des poids doit être limitée dans le temps.	Vitelli
101.16	Il faut inclure tous les véhicules utilitaires, agricoles et de chantier qui sont défavorisés par l'introduction de technologies plus respectueuses de l'environnement.	AutoSuisse, FMS, CentrePatronal
101.17	Le délai prévu pour la compétence d'édicter des ordonnances (jusqu'au début des années 2030 au moins) est trop long.	USS
Pas d'accord		
BS, BL, ACS, ASMC, 2roues, velosuisse, RoadCross, EcoSwiss, MfE, GrèveClimat, FRC, FSA, FREC, KBAV, CFF-Droit, A. Mine, G. Fellay, P. Peterhans, S. Attia		
101.20	Dans l'intérêt de la sécurité routière, les dimensions et les poids ne doivent pas être augmentés (les véhicules plus lourds et plus grands sont plus difficiles à conduire en toute sécurité, maintenir la distinction moins de 3,5 t = véhicules légers, plus de 3,5 t = véhicules lourds).	ASMC, 2roues, velosuisse, RoadCross, EcoSwiss, MfE, FSA, FREC, KBAV, G. Fellay, S. Attia
101.21	Les poids maximaux en vertu de l'art. 9, al. 1, LCR doivent être maintenus et les prescriptions techniques doivent être conformes aux normes de l'UE.	BS, BL
101.22	Il ne faut pas augmenter les dimensions et les poids pour les camions à batterie (plus légers que ceux dotés d'un moteur à combustion), mais plutôt donner la priorité au transfert vers le transport par rail.	GrèveClimat
101.23	Pour la réglementation des véhicules à moteur électrique, il faut prendre en considération le bilan CO ₂ pour toute leur durée de vie.	A. Mine
101.24	Les modifications apportées aux prescriptions techniques applicables aux véhicules (dimensions, poids) doivent être conformes aux prescriptions de l'UE.	CFF-Droit
101.25	L'augmentation des dimensions et des poids ne doit pas conduire à un transfert des transports du rail à la route (prescriptions relatives aux possibilités de transbordement sur la chaussée roulante, autres mesures pour le transfert de la route au rail).	CFF-Droit
Remarques et propositions de modification		
101.30	Près de 80 % des ponts dans le canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures ont fait l'objet de calculs fondés sur des normes et des hypothèses de charge datant d'avant 1970 et ne satisfont pas aux exigences actuelles en matière de transports lourds > 44 tonnes (nécessite en partie des restrictions supplémentaires en matière de poids et de longueur).	AR

101.31	Les effets négatifs sur l'environnement doivent également être pris en considération dans le cadre des adaptations de l'infrastructure nécessaires à l'augmentation de la taille des véhicules.	VD
101.32	Les règles en matière d'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool doivent être identiques pour les modes de propulsion conventionnels et alternatifs.	MobilitéPiétonneSuisse
101.40	Proposition pour l'art. 9, al. 2 ^{bis} (adaptation): « Il peut autoriser un dépassement du poids maximal autorisé et de la longueur maximale pour les véhicules et combinaisons de véhicules qui présentent des caractéristiques de construction respectueuses de l'environnement et des éléments d'équipement favorables à des modes de propulsion fonctionnant aux énergies renouvelables et n'émettant aucune émission. Le dépassement autorisé correspond au maximum au poids supplémentaire requis pour ces caractéristiques ou à la longueur supplémentaire requise à cet effet. La capacité de chargement ne doit pas augmenter. »	ÖkostromSchweiz

4.2 Conduite automatisée

Définition des véhicules (question 2)

Approuvez-vous la définition des véhicules équipés d'un système d'automatisation ?
(art. 25a, al. 1, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ASA, Privatim, ACS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, ASETA, SVI, DriveSwitzerland, LITRA, UTP, MobilitéPiétonneSuisse, ProVelo, velosuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, CargoForum, Swisscofel, GastroSuisse, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, FRC, FSA, ASAssurances, VilleLucerne, KP-OW, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, H2Energy, Kyburz, swisscombi, Poste, CarPostal, TPF, TPG, S. Attia		
102.10	Il faut définir des conditions-cadres supplémentaires (ne pas léser les autres usagers de la route, autorisation uniquement en accord avec les objectifs de mobilité durable, combler les lacunes en matière de responsabilité, pas de transfert du rail à la route).	PSS, ProVelo, InitiativesdesAlpes, ATE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF
102.11	La définition doit être précisée : Le terme « conduite automatisée » doit désigner les niveaux d'automatisation SAE 3 et 4, dans lesquels les conducteurs sont libérés de la tâche de conduite dynamique et des obligations qui en découlent, au moins dans certains contextes (Operational Design Domains, ODD).	MobilitéPiétonneSuisse, BPA, AS-Assurances
102.12	Dans la définition, il faut parler de « propulsion électrique à hydrogène » au lieu de « propulsion électrique à pile à combustible » (pour les propulsions « électriques », l'énergie est stockée dans des batteries et la propulsion a recours à un moteur électrique).	H2Energy

102.13	En cas d'accidents, l'imputation de la responsabilité pénale est compliquée (malgré l'enregistreur de mode de conduite dans le système d'automatisation).	SA-UR
102.14	La compétence réglementaire du Conseil fédéral par voie d'ordonnance est saluée (valider rapidement les évolutions techniques, reprendre rapidement les normes internationales).	PLR, CC-CCPCS/SCPVS
102.15	La définition des véhicules autonomes doit être neutre du point de vue technologique (le seul critère étant que la source d'énergie est propre et régénérante).	CDS
102.16	Lors de l'introduction, la sécurité routière doit être mise au premier plan, sans retarder inutilement le développement technique.	BE

Pas d'accord

VD, LRS, Vitelli, A. Mine, P. Peterhans

102.20	La définition est trop générale et prête à confusion (des systèmes d'automatisation sont déjà employés à partir des niveaux d'automatisation 1 et 2), le terme « conduite automatisée » doit désigner les niveaux d'automatisation 3 et 4, dans lesquels les conducteurs sont libérés de la tâche de conduite dynamique et des obligations qui en découlent, au moins dans certains contextes (Operational Design Domains, ODD).	VD, A. Mine
102.21	Il faut tout d'abord définir de nouvelles conditions-cadres (ne pas léser d'autres usagers de la route, ne pas augmenter les obligations de responsabilité des autres usagers de la route).	LRS

Devoir de maîtrise (question 3)

Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse décharger les conducteurs de véhicules équipés d'un système d'automatisation de leur devoir de maîtrise du véhicule visé à l'art. 31, al. 1, LCR ?

(art. 25a, al. 2, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ASA, ACS, AutoSuisse, FMS, TCS, VFAS, ASTAG, ASETA, SVI, DriveSwitzerland, LITRA, UTP, InitiativesAlpes, ATE, BPA, SPC, CargoForum, Swisscofel, GastroSuisse, Greenpeace, AllianceClimatique, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, AS-Assurances, VilleLucerne, KP-OW, SA-UR, CentrePatronal, FER, CDS, Kyburz, swisscombi, Poste, CarPostal, TPF, TPG, Vitelli, S. Attia

103.10	Il est impossible d'évaluer la portée de la disposition sans des règles concrètes (exigences d'attention différentes pour les conducteurs) et les questions en suspens doivent être clarifiées au préalable (responsabilité, poursuite pénale, accès à des enregistreurs de mode de conduite).	ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, SH, AR, AI, SG, GR, TI, VS, NE, JU, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ASA, KP-OW, S. Attia
103.11	L'évolution vers l'automatisation se déroule indépendamment de la Suisse (implique des risques mais aussi des opportunités), raison pour laquelle des conditions-cadres juridiques doivent être créées (transfert de la	PSS, InitiativesAlpes, ATE, Greenpeace, AllianceClimatique,

	responsabilité des conducteurs aux véhicules, aux constructeurs, aux organes de contrôle).	GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF
103.12	Il faut garantir la sécurité juridique pour toutes les parties impliquées et définir clairement les questions de responsabilité (poursuite pénale, accès à l'enregistreur de mode de conduite, possibilité de recours contre les fabricants selon la motion 17.4039), les actes de police nécessaires doivent être engagés et/ou exécutés sur les lieux du contrôle ou de l'accident, comme jusqu'à présent.	SO, PVL, UDC, AS-Assurances, Poste, CarPostal
103.13	La nature et l'étendue de la décharge doivent dépendre du système d'automatisation concerné.	SA-UR, Poste, CarPostal
103.14	La mise en œuvre posera de grandes difficultés pour la formation des conducteurs (nouvelles exigences en matière de compétences des conducteurs).	TG, BPA
103.15	La conduite automatisée ne doit être autorisée que sur les autoroutes et les routes sans piétons ni trafic à deux roues léger.	Vitelli
103.16	Les réglementations internationales doivent être reprises dans toute la mesure du possible.	TG
103.17	Les véhicules du niveau SAE-L3 ne doivent être autorisés que si le délai de transfert du contrôle du véhicule est suffisamment long et si le devoir de maîtrise est remplacé par un devoir de disponibilité à reprendre le contrôle (décharge totale uniquement pour les véhicules autonomes à partir du niveau SAE-L4).	BPA
Pas d'accord		
LU, BS, VD, IG-WAB, ASMC, LRS, ASMA, 2roues, MobilitéPiétonneSuisse, ProVelo, velosuisse, RoadCross, MfE, ProtectionClimat, FRC, FSA, FREC, KBAV, FZL, A. Mine, G. Fellay, P. Peterhans		
103.20	Tant que l'évolution des dispositions internationales sur la conduite automatisée n'est pas claire, il faut renoncer à tout assouplissement du devoir de maîtrise du conducteur dans le droit suisse (la Suisse ne doit pas faire cavalier seul).	ASMC, ASMA, velosuisse, RoadCross, FREC, KBAV
103.21	Avant de décharger les conducteurs du devoir de maîtrise, il faut élaborer des prescriptions claires et applicables (impossibilité d'estimer la portée à ce jour, vigilance différente selon le degré et le système d'automatisation, responsabilité et obligation de garantie des constructeurs, ne pas assouplir le principe de « maîtrise du véhicule »).	LU, BS, LRS, ProVelo, FRC
103.22	Les conducteurs doivent pouvoir reprendre le contrôle en tout temps et être aptes à contrôler le véhicule (renoncer au devoir de maîtrise au niveau SAE-L3 engendre une insécurité).	2roues, MobilitéPiétonneSuisse, FSA, FREC, A. Mine
103.23	La suppression du devoir de maîtrise n'est pas réaliste pour les années à venir (les systèmes sont trop immatures).	IG-WAB, FZL
103.24	Il faut au préalable prendre des mesures visant à contrecarrer l'augmentation de l'attrait du TIM en raison de la conduite automatisée.	ProtectionClimat
103.25	Les véhicules des niveaux SAE-L4 et L5 ne doivent pas être régis au niveau de l'ordonnance.	VD
103.26	Il ne faut pas permettre la décharge du devoir de maîtrise (les systèmes sont immatures et n'ont pas encore fait leurs preuves, la sécurité des	MfE

	piétons et des cyclistes n'est pas garantie, la responsabilité du fait des produits n'est pas claire).	
103.27	La surveillance des véhicules doit être garantie jusqu'à la fin de leur durée de vie (y c. mises à jour, obligation de rappel pour les constructeurs).	MobilitéPiétonneSuisse
Remarques et propositions de modification		
103.30	Les connaissances relatives aux potentiels et limites de performance humains (facteur humain, ergonomie) doivent être prises en considération de manière appropriée dans la fixation des conditions permettant de décharger le conducteur de ses devoirs selon le droit en vigueur.	BPA
103.40	Proposition pour l'art. 25a, al. 2, du projet LCR (adaptation) : « Le Conseil fédéral règle dans quelle mesure et à quelles conditions le conducteur d'un véhicule équipé d'un système d'automatisation d'un niveau d'automatisation SAE 4 ou supérieur est libéré des devoirs qui lui incombent en vertu de l'art. 31, al. 1 lorsque ces devoirs sont transférés au fabricant du véhicule, au producteur du logiciel d'exploitation ou à d'autres responsables du système. »	MobilitéPiétonneSuisse
103.41	Proposition pour l'art. 25a, al. 3 ^{bis} , LCR (complément) : introduire une possibilité de recours pour les assurances afin que le constructeur réponde des éventuelles erreurs du véhicule automobile.	PVL

Conditions d'admission (question 4)

Acceptez-vous que le Conseil fédéral fixe les conditions d'admission à la circulation afin que les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur puissent être admis à circuler sur certains parcours ?

(art. 25a, al. 3, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVs, ASA, ACS, AutoSuisse, FMS, TCS, VFAS, ASTAG, ASETA, SVI, DriveSwitzerland, LITRA, UTP, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, CargoForum, Swisscofel, GastroSuisse, Greenpeace, AllianceClimatique, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, FRC, AS-Assurances, VilleLucerne, KP-OW, SA-UR, CentrePatronal, FER, CDS, Kyburz, swisscombi, Poste, CarPostal, TPF, TPG, Vitelli		
104.10	L'automatisation peut également permettre de développer les transports publics (poursuite de l'exploitation de lignes peu rentables).	PSS, InitiativesdesAlpes, ATE, Greenpeace, AllianceClimatique, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF
104.11	Pour l'admission concrète à la circulation, il faut fixer clairement le type de système d'automatisation, le territoire concerné et les mesures de sécurité (la réglementation légale est trop abstraite).	BE, SZ, NW, FR, SH, SG, TG, SA-UR
104.12	La notion de « certains parcours » doit être définie de manière claire, de sorte à permettre des projets pilotes aussi vastes et simples que possible (par ex. définition générale pour des parcours/zones donnés).	AS-Assurances, Poste, CarPostal, TPG

104.13	Dans un premier temps, l'admission à la circulation doit être limitée à des tronçons qui restent à définir (autoroute, routes sans piétons, routes sans trafic à deux roues léger).	PLV, Vitelli
104.14	Lors de l'élaboration des conditions d'admission à la circulation, il convient de tenir compte du potentiel de danger et de la fiabilité des différents systèmes d'automatisation.	ACVS, CC-CCPCS/SCPVS
104.15	La mise en réseau des véhicules entre eux et avec l'infrastructure doit être définie comme un objectif nécessaire.	Poste, CarPostal
104.16	Pour les véhicules autonomes, il convient de définir, outre les parcours, le contexte opérationnel (définir les critères pour l'« Operational Design Domain ODD », tels que les systèmes de régulation, les voies de circulation, hors localité / en localité, le régime de vitesse).	UTP, BPA
Pas d'accord		
VD, Privatim, IG-WAB, ASMC, LRS, MobilitéPiétonneSuisse, ProVelo, velosuisse, RoadCross, MfE, ProtectionClimat, FSA, FREC, KBAV, FZL, A. Mine, G. Fellay, P. Peterhans		
104.20	Les conditions d'admission doivent être fixées dans la loi et cette compétence ne doit pas être laissée au Conseil fédéral.	Privatim, ASMC, ProVelo, velosuisse, RoadCross, FREC, KBAV
104.21	À l'heure actuelle, les systèmes d'automatisation sont encore loin de fonctionner dans des situations de circulation complexes et de répondre aux exigences en localité.	IG-WAB, MobilitéPiétonneSuisse, FSA, FZL
104.22	La notion de « certains parcours » est trop générale et doit être définie plus en détail (limiter au réseau autoroutier national, aux tronçons sans piétons ou personnes non motorisées).	MobilitéPiétonneSuisse, MfE
104.23	L'admission à la circulation ne sera possible que pour les véhicules du niveau d'automatisation 4 et pour des projets pilotes définis et autorisés.	VD
104.24	Il faut au préalable prendre des mesures visant à contrecarrer l'augmentation de l'attrait du TIM en raison de la conduite automatisée.	ProtectionClimat
104.25	Il faut au préalable collecter des expériences (comportement dans le flux du trafic, atteinte aux usagers de la route, essais pilotes avec conducteur).	LRS
Remarques et propositions de modification		
104.40	Proposition pour l'art. 25a, al. 3, du projet LCR (adaptation): « Les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ne nécessitant pas de conducteur ne peuvent être admis à circuler que sur certains parcours du réseau autoroutier national. Le Conseil fédéral fixe les conditions. »	MobilitéPiétonneSuisse

Sécurité routière et données externes (question 5)

Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25a, al. 4 (sécurité routière, traitement de données externes par des systèmes d'automatisation) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ?

(art. 25a, al. 4, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PSS, SAB, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ASA, Privatim,

ACS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, ASETA, SVI, DriveSwitzerland, LITRA, UTP, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, SPC, CargoForum, CI-CommerceDétail, Swisscofel, GastroSuisse, Greenpeace, AllianceClimatique, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, FRC, VilleLucerne, KP-OW, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M-Basel, Micarna, M-Neuendorf, Pfister, railCare, swisscombi, Poste, CarPostal, TPF, TPG, Vitelli

105.10	Dans l'intérêt de la sécurité juridique, il faut définir quand « l'intégrité et la fiabilité » des données externes sont garanties (il faut des prescriptions valables en matière de normes, etc., pour l'intégrité des données).	Economiesuisse, USAM, VFAS, UTP, Poste, CarPostal, TPF
--------	---	--

Pas d'accord

VD, UDC, ASMC, LRS, MobilitéPiétonneSuisse, ProVelo, velosuisse, RoadCross, MfE, ProtectionClimat, FSA, AS-Assurances, FREC, KBAV, A. Mine, G. Fellay, P. Peterhans

105.20	Les conducteurs de véhicules autonomes doivent passer un examen correspondant ; la sécurité des usagers de la route vulnérables et la sécurité des données (collecte et utilisation de données à caractère personnel) doivent être garanties.	ASMC, velosuisse, RoadCross, AS-Assurances, FREC, KBAV, A. Mine
--------	---	---

105.21	L'introduction de véhicules équipés de systèmes d'automatisation (communication homme-machine nécessaire) ne doit pas restreindre les piétons dans leur droit de circuler librement et la responsabilité ne doit pas être transférée des conducteurs aux piétons.	MobilitéPiétonneSuisse, FSA
--------	---	-----------------------------

105.22	Le passage prescrivant que « la sécurité routière ne soit pas compromise » est trop général et doit être détaillé (obligatoire pour l'introduction durable de véhicules automatisés sans conducteur responsable).	LRS, MfE
--------	---	----------

105.23	L'accès aux données du véhicule ne doit être possible qu'avec le consentement du détenteur du véhicule ou sur ordonnance judiciaire.	UDC
--------	--	-----

105.24	Dans l'intérêt de la sécurité juridique, il faut définir quand « l'intégrité et la fiabilité » des données externes sont garanties (il faut des prescriptions valables en matière de normes, etc., pour l'intégrité des données, éventuellement certification au sens de l'art. 11 de la loi sur la protection des données).	VD
--------	--	----

Remarques et propositions de modification

105.30	Les usagers de la route vulnérables (enfants, personnes malvoyantes ou malentendantes, personnes à mobilité réduite, personnes âgées) doivent être protégés des dangers potentiels liés aux véhicules automatisés dans le trafic mixte et leurs droits doivent être pleinement pris en considération.	MobilitéPiétonneSuisse, BPA
--------	---	-----------------------------

105.40	Proposition pour l'art. 25a, al. 4, du projet LCR (adaptation) : « (...) et que les systèmes d'automatisation ne puissent traiter les données qui leurs sont nécessaires que si leur fiabilité et leur intégrité sont garanties. »	TPF
--------	--	-----

105.41	Proposition pour l'art. 25a, al. 4, du projet LCR (adaptation) : Le terme d'« exactitude », utilisé dans le droit de la protection des données (cf. art. 5 LPD), doit être préféré au terme « fiabilité ».	BE, Privatim
--------	--	--------------

Enregistreur de mode de conduite (question 6)

Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25b (enregistreur de mode de conduite) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ?
(art. 25b du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

BE, UR, GL, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PSS, SAB, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ASA, ACS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, SVI, DriveSwitzerland, LITRA, UTP, velosuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, RoadCross, SPC, CargoForum, EspaceMobilité, Swisscofel, GastroSuisse, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, AS-Assurances, VilleLucerne, FREC, KBAV, FER, FZL, CDS, Kyburz, M, M-Luzern, M-NE-FR, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, swisscombi, Poste, CarPostal, TPF, TPG, Vitelli

106.10 Afin de bénéficier de réponses fiables en cas d'événement, il convient d'enregistrer d'autres données (garantir l'accès aux données déjà collectées, tirer des conclusions sur le fonctionnement du système d'automatisation, contrôle du système par le conducteur ou le système automatique). SH, SG, NE, PSS, UTP, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, SPC, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, Poste, CarPostal

106.11 Les conditions-cadres pour l'accès aux données par les autorités d'exécution, les autorités de poursuite pénale et les tiers, ainsi que la qualité et la durée de conservation des données doivent être définies dans la loi (l'utilisation restreinte des données engendre un traitement de faveur par rapport à d'autres infractions) et les données doivent être disponibles auprès d'un service indépendant (prévenir les manipulations ultérieures de données). BE, UR, FR, BL, SH, AR, SG, AG, BPA, CarPostal

106.12 Les exigences imposées à l'enregistreur de mode de conduite ne doivent pas entraver la réalisation d'essais dans un environnement contrôlé. Economiesuisse, USAM, VFAS

Pas d'accord

ZH, LU, SZ, OW, NW, ZG, BS, GR, TG, UDC, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, AutoSuisse, FMS, ASETA, MobilitéPiétonneSuisse, ProVelo, FRC, FSA, KP-OW, SA-UR, CentrePatronal, A. Mine, P. Peterhans

106.20 Les conditions-cadres régissant la transmission de données aux autorités d'exécution, aux autorités de poursuite pénale et à des tiers font défaut et/ou sont mal définies (pas d'obligation légale des fabricants de véhicules de mettre les données enregistrées à la disposition des autorités de poursuite pénale) et doivent respecter le droit de la protection des données (principe de légalité, finalité de la collecte et de la transmission des données). ZH, LU, OW, BS, GR, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, KP-OW

106.21 L'accès aux données du véhicule ne doit être possible qu'avec le consentement du détenteur du véhicule ou sur ordonnance judiciaire. UDC, AutoSuisse, FMS, ASETA, CentrePatronal

106.22 L'enregistrement du mode de conduite n'est pas réglé de manière suffisamment claire et il faut restreindre la possibilité de modifier le mode de conduite à tout moment (à défaut, les constructeurs de véhicules mettent la responsabilité sur les conducteurs). MobilitéPiétonneSuisse, FSA

106.23 La disposition de l'art. 25, al. 1 est formulée de manière trop restrictive (des données supplémentaires doivent être collectées pour déterminer si un événement est dû à une erreur humaine ou technique). SZ, NW, TG, SA-UR

106.24	La saisie des données doit être limitée aux données absolument nécessaires à l'investigation d'un accident.	FRC
Remarques et propositions de modification		
106.40	Proposition pour l'art. 25b, al. 2, du projet LCR (précision) : « (...) et les lire. Le Conseil fédéral règle les modalités d'application. »	ZG
106.41	Proposition pour l'art. 25b, al. 3, du projet LCR (complément) : « Le Conseil fédéral règle, dans le respect de l'art. 25c : a. les droits d'accès et de traitement du détenteur du véhicule conformément à l'al. 2 ; b. auparavant a, c. auparavant b, d. auparavant c. ».	ZG
106.42	Proposition pour l'art. 25b du projet LCR (complément) : a) Il convient de mentionner expressément que les données collectées et enregistrées doivent être impossibles à modifier. b) Il convient de mentionner expressément la durée minimale pendant laquelle les données collectées et enregistrées doivent être disponibles (le format des données doit être prescrit de manière harmonisée).	AG
106.43	Proposition pour l'art. 25b, al. 3, du projet LCR (complément) : Prévoit que le Conseil fédéral règle l'enregistrement d'autres données que celles prévues à l'art. 25b, al. 1, du projet LCR. Il pourrait être précisé que le Conseil fédéral ne peut pas régler l'enregistrement de données sensibles ou issues d'un profilage.	VD

Protection des données (question 7)

Approuvez-vous les conditions cadres énoncées à l'art. 25c (protection des données) concernant les compétences du Conseil fédéral proposées à l'art. 25a, al. 2 et 3 ?

(art. 25c du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord		
ZH, UR, NW, GL, FR, SO, SH, AR, AI, SG, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PSS, UDC, Economiesuisse, USS, USAM, ASA, ACS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, SVI, DriveSwitzerland, LITRA, UTP, MobilitéPiétonneSuisse, velosuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, RoadCross, CargoForum, Swisscofel, GastroSuisse, Greenpeace, AllianceClimatique, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, FSA, AS-Assurances, VilleLucerne, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Kyburz, swisscombi, Poste, CarPostal, TPF, TPG, Vitelli		
107.10	Toutes les données doivent être standardisées, traçables et enregistrées dans un format harmonisé, être protégées de manière fiable contre la suppression, la manipulation et l'accès non autorisé et doivent être utilisées exclusivement aux fins prévues.	SO, NE, LITRA, Poste, CarPostal
107.11	La disposition est formulée de manière trop générale et insuffisamment claire et doit être concrétisée (plus tard, le cas échéant).	FR, AR, BPA
107.12	Les conséquences pénales (sanctions) et les normes pénales doivent être clairement définies (réflexion approfondie sur les normes pénales, les questions de responsabilité, le fardeau de la preuve).	PVL, BPA
107.13	Étant donné que dans les systèmes de véhicules interconnectés, les données sont échangées en permanence entre les véhicules et les centres de calcul, une analyse d'impact relative à la protection des données est requise.	Poste, CarPostal

107.14	Le traitement des données collectées par les constructeurs automobiles doit être précisé (notamment en ce qui concerne les véhicules d'intervention de la police).	SG
107.15	La gestion des questions liées à la mise en réseau du système de circulation automatisé est modérée et efficace (traitement de la sécurité informatique à large échelle ; les questions de droit pénal et de droit civil sont certes pertinentes en cas de sinistres, mais n'entrent pas en ligne de compte à court terme).	VFAS
107.16	Pour les véhicules sans conducteur à bord, la conduite à distance doit être possible pour certaines situations ou périodes (par ex. traverser une situation de trafic complexe).	UTP, TPF

Pas d'accord

BE, LU, SZ, OW, ZG, BS, BL, GR, VD, UVS, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ProVelo, FRC, KP-OW, A. Mine, P. Peterhans

107.20	La question n'est pas claire et la disposition doit être précisée (dans la loi : lieu du stockage des données, principe de minimisation des données, responsabilité en matière de données, accès aux données par les autorités / des tiers sans le consentement du détenteur du véhicule, durée du stockage, profilage par des systèmes d'automatisation).	BE, LU, SZ, OW, BS, BL, GR, VD, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, FRC, KP-OW
107.21	Les cantons et les villes concernés doivent être consultés par l'OFROU avant l'octroi de l'autorisation.	UVS

Remarques et propositions de modification

107.40	Proposition pour l'art. 25c du projet LCR (précision) : « La protection et la sécurité des données doivent être garanties pour les systèmes d'automatisation, l'enregistreur de mode de conduite et les essais avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation. »	ZG
--------	--	----

Essais de durée limitée (question 8)

Acceptez-vous que l'Office fédéral des routes (OFROU) puisse autoriser des dérogations aux dispositions en vigueur pour la réalisation d'essais de durée limitée avec des véhicules dotés d'un système d'automatisation ?

(art. 25d du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PDC, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ASA, ACS, AutoSuisse, FMS, TCS, VFAS, ASTAG, ASETA, SVI, DriveSwitzerland, LITRA, UTP, ProVelo, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, CargoForum, CI-CommerceDétail, Swisscofel, GastroSuisse, Greenpeace, AllianceClimatique, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, AS-Assurances, VilleLucerne, KP-OW, CentrePatronal, FER, CDS, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, swisscombi, Poste, CarPostal, TPF, TPG, Vitelli

108.10	Les essais sont importants et doivent être autorisés selon des critères harmonisés et évalués de manière uniforme en vue de réglementations juridiques ultérieures (pour les essais à caractère régional, le pilotage doit rester aux mains du législateur et ne pas être délégué aux cantons).	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, FR, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TI, VD, VS, NE, JU, UVS, ACVS, CDSVS,
--------	---	---

		CC-CCPCS/SCPVS, ASA, AS-Assurances, KP-OW
108.11	Des dérogations aux dispositions en vigueur doivent être possibles pour les essais importants pour l'acquisition de connaissances dans le domaine de l'automatisation.	PSS, ProVelo, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, Greenpeace, AllianceClimatique, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF
108.12	Les conditions relatives aux nouvelles connaissances doivent être assouplies (la durée prévue de l'autorisation est trop courte pour permettre des tests pertinents, le dépôt répété de demandes occasionne des frais élevés, l'obligation d'apporter la preuve du gain d'enseignements dans le cadre des demandes de prolongation n'est pas judicieuse et trop stricte).	GE, UTP, TPG
108.13	L'accès aux données en vertu de l'art. 25b du projet LCR par la police doit également être garanti dans les essais pilotes avec autorisation exceptionnelle (préciser les « dispositions applicables » auxquelles il est possible de déroger lors d'essais).	BE
108.14	Les cantons et les villes concernés doivent être consultés avant l'octroi de l'autorisation pour des essais.	UVS
108.15	Il faut définir des parcours d'essai « idéaux » concrets. Il ne peut pas y avoir d'autorisation générale.	PVL
108.16	Un accent particulier doit être mis sur les effets sur l'environnement, sur l'aménagement du territoire, le développement de nouvelles infrastructures de transport, sur la sécurité globale, sur la coordination avec des démarches similaires au niveau européen et sur le respect des principes de protection des données.	SG, VD
108.17	Il faut préciser de quelles « dispositions en vigueur » il est possible de s'écarter lors des essais.	BE
Pas d'accord ZG, BS, TG, Privatim, IG-WAB, ASMC, LRS, MobilitéPiétonneSuisse, velosuisse, RoadCross, MfE, FSA, SA-UR, FREC, KBAV, FZL, A. Mine, P. Peterhans		
108.20	Les dérogations aux dispositions en vigueur à des fins d'essai ne doivent être octroyées que si des conditions-cadres restrictives claires sont établies pour les dérogations et si celles-ci sont limitées dans le temps et dans l'espace.	ASMC, velosuisse, RoadCross, FSA, FREC, KBAV
108.21	Cette disposition est formulée de manière trop ouverte et doit être concrétisée (permettre des dérogations uniquement aux prescriptions en vigueur en matière d'équipement et aux règles de la circulation routière, garantir les droits fondamentaux et les droits de la personnalité des personnes concernées, clarifier les questions de droit pénal et de responsabilité en cas d'accidents, par exemple lors de courses autorisées par l'OFROU et contournant les dispositions de la LCR).	ZG, TG, Privatim, IG-WAB, SA-UR, FZL
108.22	Les essais sont importants et doivent être autorisés selon des critères harmonisés, et évalués de manière uniforme en vue de réglementations juridiques ultérieures (pour les essais à caractère régional, le pilotage doit rester aux mains du législateur et ne pas être délégué aux cantons).	ZG, BS

108.23	Il faut garantir que les piétons et les cyclistes ainsi que les transports publics soient sur un pied d'égalité.	MfE
108.24	Lors d'essais, un conducteur doit se trouver dans le véhicule pour pouvoir intervenir en cas d'urgence.	LRS
108.25	Avant les essais sur route, il s'agit d'exploiter pleinement le potentiel des entraînements virtuels et des simulations.	A. Mine
Remarques et propositions de modification		
108.40	Proposition d' art. 25d, al. 4, du projet LCR (alinéa supplémentaire) : « Les essais et les autorisations de l'OFROU doivent être accompagnés d'une recherche indépendante qui évalue les effets de l'essai sur l'ensemble du système de circulation et en particulier sur les usagers de la route non motorisés. La mobilité douce doit être prise en considération dans le cadre de ce mandat de recherche. Les demandeurs d'autorisations sont tenus de payer. »	MobilitéPiétonneSuisse
108.41	Proposition pour l'art. 25d, al. 2, du projet LCR (précision) : « (...) aux dispositions en vigueur en matière d'équipement et aux règles de circulation. (...) »	ZG
108.42	Proposition pour l'art. 25b, al. 3, du projet LCR : suppression.	ZG
108.43	Proposition pour l'art. 25d, al. 1, du projet LCR (précision) : « À cet effet, l'OFROU définit un ou plusieurs parcours déterminés, en mettant l'accent sur la sécurité lors du choix de ces parcours. »	PVL
108.44	Proposition pour l'art. 25b, al. 1 et 3, du projet LCR (complément) : Al. 1 : « L'OFROU peut autoriser des essais de durée limitée avec des véhicules équipés d'un système d'automatisation. Si ces essais ne se limitent pas aux routes nationales de première et/ou deuxième classe, les cantons, villes et communes concernés doivent être consultés au préalable. (...) » Al. 3 : « Il peut déléguer aux cantons, au cas par cas, la décision d'autoriser ou non des essais qui ne dépassent pas le cadre régional. Les cantons consultent au préalable les villes et communes concernées. » Art. 4 : « L'OFROU veille à ce que les essais de durée limitée avec des véhicules équipés d'un système d'automatisation soient documentés, évalués et rendus publics de manière transparente et compréhensible pour tous. »	UVS

Contributions d'encouragement (question 9)

Acceptez-vous que l'OFROU puisse octroyer des contributions pour promouvoir des solutions innovantes ?

(art. 105^{bis} du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, PDC, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UVS, USS, CC-CCPCS/SCPVS, ACS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, ASTAG, H2, ASETA, SVI, DriveSwitzerland, LITRA, UTP, 2roues, MobilitéPiétonneSuisse, velosuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, CargoForum, EspaceMobilité, CI-Détail, Swisscofel, EcoSwiss, GastroSuisse, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, AS-Assurances, VilleLucerne, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-

Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Poste, CarPostal, TPF, TPG, Vitelli, G. Fellay		
109.10	Les nouvelles solutions (installations pilotes ou de démonstration) et les projets ou essais sur le terrain correspondants en vue de tester de nouvelles évolutions technologiques doivent bénéficier de contributions fédérales.	PVL, H2, LITRA, EspaceMobilité, CI-Détail, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, Poste, CarPostal
109.11	Les essais avec des véhicules équipés d'un système d'automatisation doivent être associés à une obligation de documenter.	VD, BPA
109.12	La recherche et la promotion doivent également tenir compte des effets sur le trafic non motorisé (mobilité piétonne, transports publics) et d'autres aspects (société, santé, durabilité).	UTP, MobilitéPiétonneSuisse
109.13	Les contributions doivent être financées par une surtaxe sur les carburants.	Vitelli
Pas d'accord		
USAM, VFAS, LRS, ProVelo, FSA, A. Mine, P. Peterhans		
109.20	La promotion de solutions innovantes ne doit pas être financée par l'OFROU ni par les deniers publics (il existe déjà un financement de l'innovation, mieux investir dans la sécurité routière, les constructeurs de véhicules sont principalement étrangers).	USAM, VFAS, LRS, ProVelo, FSA, A. Mine
Remarques et propositions de modification		
109.40	Proposition pour l'art. 105 ^{bis} , al. 1, du projet LCR (lettre supplémentaire) : « c. des contributions à des études sur les effets des nouvelles technologies sur d'autres usagers de la route, notamment les usagers non motorisés, et en relation avec d'autres domaines importants pour la société. »	MobilitéPiétonneSuisse

4.3 Mise en œuvre d'interventions parlementaires

4.3.1 Annulation du permis de conduire à l'essai (motion 15.3574)

Annulation du permis de conduire (question 10)

Acceptez-vous que désormais, seules les infractions graves et moyennement graves commises par les titulaires d'un permis de conduire à l'essai entraînent la prolongation de la période d'essai en cas de première infraction et l'annulation du permis de conduire à l'essai en cas de récidive ?

(art. 15a, al. 3 et 4, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord		
ZH, BE, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PLR, PVL, UDC, SAB, UVS, USAM, ACVS, CDSVS, ASA, ACS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, 2roues, velosuisse, RoadCross, CargoForum, Swisscofel, AS-Assurances, VilleLucerne, KP-OW, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, swisscombi, D. Schuppli, U. Arbenz		
110.10	L'adaptation proposée respecte mieux le principe de proportionnalité que le système actuel.	LU, GL, SH, NE, PLR, PVL, UVS, AutoSuisse,

		FMS, ASMC, TCS, velosuisse, RoadCross, AS-Assurances, VilleLucerne, FREC, KBAV, CentrePatronal, U. Arbenz
110.11	La réglementation actuelle est trop stricte et doit être adaptée (délai d'attente, expertise d'un psychologue du trafic, obligation de repasser tous les examens, frais, etc.), mais des règles transitoires claires doivent être définies dans la loi pour la pratique.	BE, BL, ACVS, D. Schuppli
Pas d'accord UR, PSS, USS, MobilitéPiétonneSuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, SPC, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF, Vitelli, A. Mine, G. Fellay, P. Peterhans, S. Attia		
110.20	Étant donné le manque d'expérience des nouveaux conducteurs et le nombre disproportionné d'accidents chez cette population, une période probatoire stricte se justifie (mesure de protection des nouveaux conducteurs et des jeunes en général, prévention des accidents, obligation de formation).	PSS, InitiativesdesAlpes, ATE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF, S. Attia
110.21	L'adaptation supprime l'effet dissuasif pour les nouveaux conducteurs et, partant, l'effet préventif général qui en découle.	UR, MobilitéPiétonneSuisse, BPA, MfE, G. Fellay
110.22	L'ordre des infractions ne doit jouer aucun rôle pour l'annulation du permis de conduire à l'essai.	BPA

4.3.2 Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires (motion 13.3572)

Abaissement et augmentation du poids des véhicules utilitaires (question 11)

Acceptez-vous que le détenteur puisse faire modifier à tout moment le poids total de son véhicule automobile ou de sa remorque (dans la limite du poids garanti) auprès de l'autorité d'exécution cantonale ?

(art. 9, al. 2^{bis} et 3^{bis}, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PLR, PVL, UDC, UVS, Economiesuisse, USAM, ACVS, CDSVS, ASA, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, ASETA, velosuisse, CargoForum, EspaceMobilité, CI-Détail, Swisscofel, VilleLucerne, KP-OW, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, TPF, Vitelli		
111.10	La solution proposée est compliquée et onéreuse sur le plan administratif et ne doit donc constituer qu'une étape intermédiaire (à long terme, intégrer le poids total effectif dans le système de perception de la RPLP, décharger les organes cantonaux, augmenter l'efficacité globale dans le transport de marchandises).	H2, EspaceMobilité, CI-Détail, Swisscofel, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr,

		M-Zürich, Pfister, railCare
111.11	L'adaptation augmente la charge de travail des cantons en matière de technique et "autorisation et a des répercussions sur les redevances routières (la réduction du poids génère moins de redevances routières).	UR, SZ, GL, SH, AR, AI, TI, VS, JU, ASA
111.12	Les modalités d'un abaissement et d'une augmentation simplifiés doivent être réglées dès que possible par voie d'ordonnance (par ex. dans l'actuelle révision de l'OETV).	ASTAG, CDS, swisscombi
111.13	L'adaptation permet aux entreprises de transport d'être plus flexibles pour réagir au marché.	PLR
111.14	Il faut éviter d'imposer de manière injustifiée certains véhicules utilitaires.	AutoSuisse, FMS, CentrePatronal
Pas d'accord ZH, BE, LU, OW, NW, PSS, USS, InitiativesdesAlpes, ATE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, G. Fellay, P. Peterhans		
111.20	La modification doit être mise en œuvre de manière à éviter les abus, faute de quoi il serait possible d'échapper à des paiements RPLP (le véhicule transporte brièvement des chargements moins lourds, change de poids, puis conduit par moments à pleine charge).	InitiativesdesAlpes, ATE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF
111.21	La solution proposée ne rend pas justice à la motion 13.3572 et n'est pas réalisable sans un système numérique homogène (les données relatives à l'autorisation ne doivent pas pouvoir être modifiées en tout temps, les charges administratives attendues sont élevées, effets indésirables sur les redevances de circulation et la législation cantonales, les mesures sont difficiles à mettre en œuvre).	ZH, BE, LU, OW, NW, PSS
111.22	Il faut intensifier les contrôles du trafic lourd et la Confédération doit investir les moyens nécessaires à cet effet.	InitiativesdesAlpes, ATE, Greenpeace, AllianceClimatique, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF

4.3.3 Adaptation du programme Via sicura (motion 17.3632)

4.3.3.1 Mesures à l'encontre des chauffards

Marge d'appréciation (question 12)

Acceptez-vous que les tribunaux pénaux se voient accorder une plus grande marge d'appréciation pour juger les « délits de chauffard » ?

(art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

BE, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, AR, AI, GR, AG, TI, VD, VS, NE, JU, PLR, UDC, SAB, UVS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ACS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, ProVelo, velosuisse, BPA, RoadCross, SPC, CargoForum, Swisscofel, AS-Assurances, UniGE, VilleLucerne, KP-OW, FREC, KBAV, UAM, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, swisscombi, G. Fellay, U. Arbenz

112.10	Fondamentalement, la réglementation actuelle a produit l'effet souhaité, mais certaines personnes ont été sanctionnées trop sévèrement (extension des exceptions, notamment pour les services d'urgence).	OW, BS, AR, AI, GR, VS, NE, JU, PLR, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, KP-OW, UAM
112.11	Il est possible de mieux différencier les cas (par ex. jour de la semaine, heure de la journée, situation dans le trafic) et d'éliminer les insécurités juridiques.	LU, UDC, AutoSuisse, FMS, MotoSuisse, ASMC, TCS, velosuisse, AS-Assurances, UniGE, KBAV, CentrePatronal, G. Fellay, U. Arbenz
112.12	Il faut continuer à sanctionner dans la même mesure les infractions graves aux règles de la circulation routière commises intentionnellement (par ex. en prévoyant une sanction minimale).	BE, SZ, NW, GL, UVS, RoadCross, VilleLucerne
112.13	Il vaut mieux adapter l'art. 90, al. 3 et 4, LCR plutôt que de l'abroger (solution aux problèmes d'interprétation et d'application actuels).	BPA
112.14	Les peines minimales pour les délits de chauffard sont actuellement disproportionnées par rapport à d'autres infractions.	FR
Pas d'accord		
ZH, UR, BL, SH, SG, TG, GE, PVL, PVS, PSS, USS, SVI, MobilitéPiétonneSuisse, SwissCycling, InitiativesdesAlpes, ATE, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF, FSA, VilleBerne, SA-UR, Vitelli, A. Mine, P. Peterhans, S. Attia		
112.20	La marge d'appréciation a fait ses preuves et produit l'effet escompté, les quelques délits de chauffard avec des dépassements graves continueront d'être sanctionnés sévèrement (pas de délits mineurs, protection contre les chauffards, effet préventif, message indésirable).	ZH, BL, SH, TG, PVL, PVS, PSS, USS, MobilitéPiétonneSuisse, SwissCycling, InitiativesdesAlpes, VilleBerne, SA-UR, Vitelli, S. Attia
112.21	Le fait de pouvoir prononcer les jugements avec ou sans sursis permet déjà aujourd'hui une marge d'appréciation.	ZH, PSS, USS, ATE, Greenpeace, AllianceClimatique, GrèveClimat, PUSCH, WWF
112.22	L'extension de la marge d'appréciation est contraire à la volonté populaire (retrait de l'initiative contre les chauffards).	PSS, InitiativesdesAlpes, ATE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF
112.23	La responsabilité en matière de sécurité des auteurs se reporte sur les victimes potentielles, souvent vulnérables (enfants, personnes en situation de handicap, personnes âgées) et leur impose des obligations supplémentaires (par ex. port du casque).	ATE, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF, FSA
112.24	La réduction de la peine minimale (6 mois) suffit comme mesure.	SG, GE, SA-UR

112.25	Sans peine minimale, la différence avec l'art. 90, al. 2, LCR est faible (peine privative de liberté de 4 ans au plus au lieu de 3) et les sanctions pour les délits de chauffard seront à nouveau inférieures à une peine privative de liberté de 6 mois.	SG, TG
112.26	La preuve d'un risque élevé d'accident avec des blessés graves ou des morts est difficile à apporter en pratique. Il en résulte que l'appréciation se fait (uniquement) à l'aune de l'art. 90, al. 2, LCR.	ZH
112.27	Avant que la marge d'appréciation soit élargie, la pratique juridique doit d'abord se consolider.	FSA
Remarques et propositions de modification		
112.31	La modification de la marge d'appréciation ne doit pas entraver les processus bien établis de la police.	SO
112.40	Proposition pour l'art. 100, ch. 4, LCR (adaptation) : « Si le conducteur d'un véhicule du service du feu, du service de santé, de la police ou de la douane enfreint les règles de la circulation ou des mesures spéciales relatives à la circulation lors d'une course officielle urgente ou nécessaire pour des raisons tactiques, il n'est pas punissable s'il fait preuve de la prudence nécessaire et s'il a donné les signaux d'avertissement nécessaires ; il n'est exceptionnellement pas nécessaire de donner ces signaux d'avertissement si ceux-ci compromettent l'accomplissement de la tâche légale. Si, par sa violation des règles de la circulation, le conducteur a créé un risque disproportionné par rapport au but de son intervention, le fait qu'il exerçait une course officielle doit être pris en considération comme circonstance atténuante. »	LU, AR, SG, GR, CC-CCPCS/SCPVS
112.41	Proposition pour l'art. 90, al. 4, du projet LCR (adaptation) : La vitesse qui doit être dépassée au minimum pour admettre l'existence d'un « excès de vitesse particulièrement important » est trop élevée ou inacceptable. Dans les zones à 30 km/h, un excès particulièrement important doit être admis à partir de 70 km/h seulement ; dans les zones à 50 km/h, à partir de 100 km/h.	MfE
112.42	Proposition pour l'art. 90, al. 3 et 4, du projet LCR (adaptation) : Définir la marge d'appréciation par une réglementation d'exception pour les situations personnelles graves (par analogie avec l'art. 66a, al. 2, CP).	ZH

Peine minimale (question 13)

Acceptez-vous que la peine privative de liberté d'un an au minimum, qui s'applique lorsqu'un délit de chauffard a été commis, soit abrogée ?

(art. 90, al. 3, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

BE, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, JU, PLR, UDC, SAB, UVS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ACS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, ProVelo, velosuisse, BPA, SPC, CargoForum, Swisscofel, AS-Assurances, UniGE, VilleLucerne, KP-OW, SA-UR, FREC, KBAV, UAM, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, swisscombi, G. Fellay, U. Arbenz

113.10	La peine minimale doit être réduite ou abrogée (augmentation de la marge d'appréciation, examen différencié).	PLR, UDC, UVS, AutoSuisse, FMS, MotoSuisse, TCS, AS-Assurances, UniGE, SA-UR, UAM, CentrePatronal, G. Fellay, U. Arbenz
113.11	La peine minimale est actuellement disproportionnée par rapport à d'autres infractions.	BE, LU, SZ, OW, BS, AI, GR, VS, NE, JU, ACVS, CC-CCPCS/SCPVS, KP-OW
113.12	La peine minimale peut ou doit être réduite à 6 mois.	NW, GL, FR, SG, TG
113.13	La peine minimale ne doit être réduite ou abrogée que si l'on continue à sanctionner dans la même mesure les infractions graves aux règles de la circulation routière commises intentionnellement.	CDSVS, VilleLucerne
113.14	La limite inférieure proposée pour la peine minimale est trop basse.	VD
113.15	La peine minimale peut être réduite, mais il vaut mieux adapter l'art. 90, al. 3 et 4, LCR plutôt que de l'abroger (solution aux problèmes d'interprétation et d'application actuels).	BPA
Pas d'accord ZH, UR, BL, SH, AG, GE, PVL, PVS, PSS, USS, SVI, MobilitéPiétonneSuisse, SwissCycling, InitiativesdesAlpes, ATE, RoadCross, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF, FSA, Vitelli, A. Mine, P. Peterhans, S. Attia		
113.20	La peine minimale doit être conservée. Elle a fait ses preuves et produit l'effet escompté, raison pour laquelle les quelques délits de chauffard avec des dépassements graves doivent continuer d'être sanctionnés sévèrement (pas de délits mineurs, protection contre les chauffards, effet préventif, message indésirable, la réduction est contraire à la volonté du peuple).	ZH, UR, BL, SH, PVL, PVS, PSS, USS, SwissCycling, InitiativesdesAlpes, ATE, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF, FSA, Vitelli, S. Attia
113.21	La peine minimale doit être maintenue et réduite à 6 mois.	AG, MobilitéPiétonneSuisse
113.22	La peine minimale doit être maintenue et réduite à 120 unités pénales au moins.	GE
113.23	La réduction de la peine minimale entraîne une inégalité de traitement dans certains cas (par ex. ordonnance pénale avec peine pécuniaire vs jugement assorti d'une peine privative de liberté de plus d'une année) et augmente les cas en procédure ordinaire (affaiblissement du délit de chauffard).	ZH
113.24	La marge d'appréciation ne doit pas être étendue puisqu'elle existe déjà aujourd'hui du fait de la possibilité de prononcer les jugements avec ou sans sursis.	USS
113.25	La peine minimale doit en principe être maintenue, mais elle peut être inférieure à certaines conditions (absence d'intention, réputation irréprochable).	RoadCross

Remarques et propositions de modification		
113.30	La confiscation de véhicules en cas de délits de chauffard doit être maintenue pour son effet dissuasif.	GL
113.40	Proposition pour l'art. 90, al. 3, du projet LCR (adaptation) : « (...) est puni d'une peine privative de liberté de 4 ans au plus, le minimum de la peine privative de liberté étant applicable. »	VD
113.41	Proposition pour l'art. 90, al. 3, du projet LCR (adaptation) : « Celui qui, intentionnellement a. expose une personne au danger immédiat d'un accident mortel ou d'un accident entraînant des blessures graves par un excès de vitesse particulièrement important ou des dépassements téméraires b. participe à des courses de vitesse illicites avec des véhicules automobiles qui exposent une personne au danger immédiat d'un accident mortel ou d'un accident entraînant des blessures graves est puni d'une peine privative de liberté de quatre ans au plus ou d'une peine pécuniaire. »	BPA
113.42	Proposition pour l'art. 90, al. 4, du projet LCR (adaptation) : « Un excès de vitesse particulièrement important est commis lorsque la vitesse maximale autorisée a été dépassée : a. d'au moins 40 km/h, là où la limite était fixée à 30 km/h ; b. d'au moins 50 km/h, là où la limite était fixée à 50 km/h ; c. d'au moins 60 km/h, là où la limite était fixée à 80 km/h ; d. d'au moins 80 km/h, là où la limite était fixée à plus de 80 km/h. »	BPA

Retrait du permis de conduire (question 14)

Acceptez-vous que le permis de conduire doive être retiré pour 6 mois au minimum (et non plus pour 24 mois au minimum) aux personnes qui ont commis un délit de chauffard pour la première fois ?
(art. 16c, al. 2, let. a^{bis} du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

LU, SZ, NW, BS, AI, SG, TI, NE, PLR, UDC, SAB, USAM, ACVS, CC-CCPCS/SCPVS, ACS, AutoSuisse, FMS, MotoSuisse, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, SPC, CargoForum, Swisscofel, UniGE, KP-OW, UAM, CentrePatronal, FER, CDS, swisscombi, U. Arbenz

114.10 La durée du retrait du permis de conduire doit être réduite (augmentation de la marge d'appréciation, sévérité excessive aujourd'hui).
BS, PLR, UDC, AutoSuisse, FMS, MotoSuisse, TCS, UniGE, UAM, CentrePatronal

114.11 La durée du retrait du permis de conduire doit être fixée à 12 mois (minimum) au lieu de 6 mois.
AI, SG, TI, ACVS, U. Arbenz

Pas d'accord

ZH, BE, UR, OW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, GR, AG, TG, VD, VS, GE, JU, PVL, PVS, PSS, UVS, USS, CDSVS, ASA, IG-WAB, ASMC, SVI, MobilitéPiétonneSuisse, ProVelo, SwissCycling, velosuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, RoadCross, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF, FSA, AS-Assurances, VilleLucerne, FREC, KBAV, FZL, Vitelli, A. Mine, G. Fellay, P. Peterhans, S. Attia

114.20 La durée du retrait du permis de conduire doit être fixée à 12 mois (minimum) au lieu de 6 mois (pas assez dissuasif, trop peu de différence
ZH, BE, OW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, GR, AG, TG,

	par rapport aux autres infractions, délai trop court pour l'évaluation de l'aptitude à la conduite).	VD, VS, GE, JU, PVL, ASA, IG-WAB, FZL, G. Fellay
114.21	La durée du retrait a fait ses preuves et produit l'effet escompté, raison pour laquelle les quelques délits de chauffard avec des dépassements graves doivent continuer d'être sanctionnés sévèrement (pas de délits mineurs, protection contre les chauffards, effet préventif, message indésirable, contraire à la volonté du peuple).	UR, SO, BL, PVS, PSS, USS, IG-WAB, InitiativesAlpes, ATE, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF, FSA, AS-Assurances, FZL, Vitelli, S. Attia
114.22	La durée du retrait du permis de conduire ne doit pas être réduite (la nouvelle marge d'appréciation suffit, pas de cumul des atténuations de peine).	UVS, USS, CDSVS, SwissCycling, InitiativesAlpes, VilleLucerne
114.23	La durée du retrait du permis de conduire ne doit pouvoir être réduite que dans certaines conditions (absence d'intention, réputation irréprochable, obligation de suivre une formation complémentaire).	ASMC, velosuisse, RoadCross, KBAV
114.24	La formulation de la loi doit être remaniée, mais l'assouplissement est un mauvais signal.	MobilitéPiétonneSuisse, ProVelo
114.25	Retirer le permis de conduire pendant 6 mois pour les auteurs d'une première infraction puis directement pendant 5 ans pour les récidivistes n'est pas proportionné (art. 16d, al. 3, let. b, LCR).	AG
114.26	L'art. 16c, al. 2, let. a ^{bis} , LCR doit préciser quand le permis de conduire est retiré pour au moins deux ans (au lieu de s'en tenir à « six mois au minimum »).	BPA
Remarques et propositions de modification		
114.30	Des dérogations doivent être créées pour les courses officielles urgentes des conducteurs des services d'urgence (peine minimale, marge d'appréciation).	BE, LU, UAM
114.31	Les cours de réinsertion sont plus efficaces pour les auteurs qu'une lourde peine.	FREC
114.32	L'examen du psychologue du trafic doit être maintenu.	SPC
114.33	L'activité de contrôle de la police doit être maintenue comme actuellement (axée sur la prévention).	FSA
114.34	L'adaptation de l'art. 16c LCR devrait dans tous les cas entraîner également une adaptation de l'art. 16d LCR.	TI
114.40	Proposition pour l'art. 16c, al. 2, let. a ^{bis} , du projet LCR (adaptation) : « Après une infraction grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré pour deux ans au moins si - une personne a été intentionnellement exposée au danger immédiat d'un accident mortel ou d'un accident entraînant des blessures graves par un excès de vitesse particulièrement important au sens de l'art. 90, al. 4, LCR ou des dépassements téméraires - le titulaire du permis a participé à des courses de vitesse illicites avec des	MobilitéPiétonneSuisse, ProVelo, BPA, FSA

	véhicules automobiles qui exposent une personne au danger immédiat d'un accident mortel ou d'un accident entraînant des blessures graves. » - le titulaire du permis a participé à des courses de vitesse illicites avec des véhicules automobiles qui exposent une personne au danger immédiat d'un accident mortel ou d'un accident entraînant des blessures graves. »	
114.41	Proposition pour l'art. 17, al. 1, du projet LCR (complément) : « En cas d'infraction légère ou moyennement grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire retiré pour une durée déterminée peut être restitué si la personne concernée a suivi un des cours d'éducation routière reconnus par l'autorité. En cas de récidive au sens de l'art. 16a, al. 2, ou de l'art. 16b, al. 2, let. b à f, la durée minimale du retrait ne peut être réduite. Al. 1 ^{bis} : En cas d'infraction grave ou de récidive, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire, retiré pour une durée déterminée, peut être restitué au plus tôt trois mois avant l'expiration de la durée prescrite du retrait si la personne concernée a suivi un des cours d'éducation routière reconnus par l'autorité. La durée minimale du retrait ne peut être réduite. »	ASMC, velosuisse, KBAV
114.42	Proposition pour l'art. 17, al. 1 et al. 1 ^{bis} (complément) : « Le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire retiré pour une durée déterminée en cas d'infraction légère ou moyennement grave peut être restitué si la personne concernée a suivi un des cours d'éducation routière reconnus par l'autorité. En cas de récidive au sens des art. 16a, al. 2, et 16b, al. 2, let. b à f, LCR, la durée minimale du retrait ne peut être réduite. Le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire retiré pour une durée déterminée en cas d'infraction grave ou de récidive peut être restitué au plus tôt trois mois avant l'expiration de la durée prescrite du retrait si la personne concernée a suivi un des cours d'éducation routière reconnus par l'autorité. La durée minimale de retrait du permis ne peut être réduite. »	FREC

4.3.3.2 Recours obligatoire des assureurs RC des véhicules automobiles

Recours des assurances (question 15)

Acceptez-vous qu'en cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire ou à la suite d'un délit de chauffard, l'assureur ne soit plus tenu de se retourner contre la personne fautive ?

(art. 65, al. 3, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, PLR, UDC, SAB, USAM, CC-CCPCS/SCPVS, ACS, AutoSuisse, FMS, MotoSuisse, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, CargoForum, SA-UR, FREC, CentrePatronal, FER, CDS, swisscombi, TPF		
115.10	L'obligation de recours doit être transformée en droit de recours (améliorer l'acceptation de Via sicura, les auteurs font déjà face à des frais subséquents élevés, marge de manœuvre nécessaire dans l'application).	PLR, TCS, VFAS
115.11	Les assureurs peuvent/doivent continuer à faire usage du droit de recours en cas de comportement fautif.	CC-CCPCS/SCPVS, AutoSuisse, FMS, CentrePatronal
115.12	L'obligation de faire recours ne doit s'appliquer qu'après une formation ciblée et en cas de récidive.	FREC

Pas d'accord

BS, BL, SH, PVL, PSS, UVS, USS, ACVS, IG-WAB, ASMC, SVI, MobilitéPiétonneSuisse, SwissCycling, velosuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, RoadCross, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF, AS-Assurances, VilleLucerne, KBAV, AuVolantJamais, FZL, Vitelli, A. Mine, G. Fellay, P. Peterhans, S. Attia, U. Arbenz

115.20	L'obligation de recours doit être maintenue, voire étendue (principe du responsable payeur, absence de concurrence négative entre assureurs, effet préventif, ne pas affaiblir le délit de chauffard, égalité de traitement juridique).	BS, PSS, UVS, ACVS, ASMC, MobilitéPiétonneSuisse, SwissCycling, velosuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, RoadCross, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF, VilleLucerne, KBAV, AuVolantJamais, S. Attia, U. Arbenz
115.21	Des exceptions à l'obligation de recours doivent être possibles dans certaines conditions (dommages mineurs, reconnaissance de culpabilité, absence de récidive).	PVL
115.22	La marge de décision à la disposition des compagnies d'assurance est appropriée.	AS-Assurances
115.23	Le recours contre les conducteurs fautifs doit être réglé entre les parties contractantes selon le droit privé.	Swisscofel

Remarques et propositions de modification

115.40	Proposition pour l'art. 65, al. 3, du projet LCR (adaptation) : Étendre le recours obligatoire à tous les contrats d'assurance couvrant des dommages dus à des accidents de la route, aux excès de vitesse, à la conduite sous l'influence de l'alcool en dessous des limites actuellement en vigueur et à la renonciation à la prise en considération de la situation économique.	BPA
--------	--	-----

4.3.3.3 Éthylomètres anti-démarrage et enregistreurs de données (« boîtes noires »)

Éthylomètres anti-démarrage (question 16)

Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'enregistreurs de données reconnus (« boîtes noires ») après que certains excès de vitesse ont été commis ?

(art. 17a, en particulier l'al. 1, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, UR, SZ, NW, GL, ZG, SO, BS, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PLR, UDC, SAB, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ASA, Privatim, ACS, AutoSuisse, FMS, MotoSuisse, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, velosuisse, RoadCross, SPC, CargoForum, KP-OW, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, swisscombi, Vitelli

116.10	L'utilisation obligatoire des boîtes noires doit être abrogée (peu efficace, mauvais rapport coût/utilité, problèmes techniques et de protection des données).	BE, UR, VD, PLR, UDC, Privatim, AutoSuisse, FMS,
--------	--	--

Pas d'accord

LU, OW, FR, BL, SH, PVL, PVS, PSS, UVS, MobilitéPiétonneSuisse, SwissCycling, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF, FSA, UniGE, VilleLucerne, A. Mine, P. Peterhans, S. Attia

- | | | |
|--------|--|--|
| 116.20 | L'utilisation obligatoire des boîtes noires a fait ses preuves (effet préventif, large approbation de la population, ne concerne que les groupes à haut risque, augmenter la participation aux coûts des responsables, prendre en considération les frais subséquents des accidents, installer par défaut dans toutes les voitures). | LU, PVL, PVS, PSS, UVS, MobilitéPiétonneSuisse, SwissCycling, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF, FSA, UniGE, VilleLucerne, S. Attia |
|--------|--|--|

Remarques et propositions de modification

- | | | |
|--------|---|---|
| 116.30 | Au lieu de prendre des mesures répressives (boîtes noires, éthylomètres anti-démarrage), il convient de privilégier la formation et les cours de réinsertion. | ASMC, velosuisse, RoadCross, FREC, KBAV |
|--------|---|---|

Éthylomètres anti-démarrage (question 17)

Acceptez-vous que soit abrogée la base légale prévoyant l'utilisation obligatoire d'éthylomètres anti-démarrage après que certains délits de conduite en état d'ébriété ont été commis ?

(art. 17a, en particulier l'al. 2, et art. 99, al. 1, let. h à j, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, UR, SZ, NW, GL, ZG, SO, BS, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PLR, UDC, SAB, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ASA, ACS, AutoSuisse, FMS, MotoSuisse, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, CargoForum, KP-OW, SA-UR, FREC, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, swisscombi

- | | | |
|--------|--|--|
| 117.10 | L'utilisation obligatoire des éthylomètres anti-démarrage doit être abrogée (peu efficace, mauvais rapport coût/utilité, faciles à contourner, frais supplémentaire pour les condamnés). | UR, AR, VD, PLR, UDC, CC-CCPCS/SCPVS, AutoSuisse, FMS, TCS, VFAS, CentrePatronal |
|--------|--|--|

Pas d'accord

LU, OW, FR, BL, PVL, PVS, PSS, UVS, ASMC, MobilitéPiétonneSuisse, SwissCycling, velosuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, RoadCross, SPC, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF, FS, FSA, AS-Assurances, UniGE, VilleLucerne, KBAV, AuVolantJamais, Vitelli, A. Mine, P. Peterhans, S. Attia

- | | | |
|--------|--|--|
| 117.20 | L'utilisation obligatoire des éthylomètres anti-démarrage a fait ses preuves (effet préventif, large approbation de la population, diminuer les risques négatifs pour les alcooliques, augmenter la participation aux coûts des responsables, prendre en considération les frais subséquents des accidents). | LU, FR, BL, PVL, PVS, PSS, UVS, MobilitéPiétonneSuisse, SwissCycling, ATE, BPA, SPC, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF, FS, FSA, AS- |
|--------|--|--|

		Assurances, UniGE, VilleLucerne
117.21	L'éthylomètre anti-démarrage ne doit être utilisé que comme mesure permettant de raccourcir le retrait du permis de conduire (motiver plutôt que réprimer).	RoadCross, AuVolantJamais
117.22	Les éthylomètres anti-démarrage doivent être employés comme durcissement supplémentaire pour les coupables de délits de conduite en état d'ébriété (pas pour réduire la durée du retrait).	ASMC, velosuisse, KBAV
Remarques et propositions de modification		
117.30	Les éthylomètres anti-démarrage préservent la mobilité des conducteurs sujets aux problèmes de boisson.	BPA, UniGE
117.31	Grâce à des installations standardisées, les éthylomètres anti-démarrage pourront être installés plus facilement et à meilleur prix dans tous les véhicules (l'UE prévoit d'en équiper tous les véhicules dès 2024).	BPA
117.32	Avant que la conduite d'un véhicule non muni d'un enregistreur de données puisse être autorisée dans des cas exceptionnels (art. 17a, al. 2, de la nouvelle LCR), un essai pilote scientifique sur l'efficacité ainsi que les questions techniques et procédurales doit être réalisé (comme en Autriche).	BPA
117.33	Au lieu de prendre des mesures répressives (boîtes noires, éthylomètres anti-démarrage), il convient de privilégier la formation et les cours de réinsertion.	FREC

4.4 Autres révisions nécessaires

4.4.1 Exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit

Interdiction de circuler le dimanche et de nuit (question 18)

Acceptez-vous qu'il soit mentionné explicitement que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ?

(art. 2, al. 2, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ASA, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, ASETA, velosuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, SPC, CargoForum, EspaceMobilité, CI-Détail, EcoSwiss, Greenpeace, AllianceClimatique, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, VilleLucerne, KP-OW, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Poste, TPF

118.10 L'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ne doit pas être assouplie (gestion avisée, restrictive, ne pas augmenter sensiblement l'exposition au bruit). BE, TI, PVL, PSS, ASTAG, InitiativesdesAlpes, ATE, SPC, EcoSwiss, Greenpeace, AllianceClimatique, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF

118.11	Les exceptions doivent être fixées par le Conseil fédéral (la possibilité fait défaut jusqu'à présent, réglementation homogène pour toute la Suisse).	BE, UR, PLR, ASMC, velosuisse, EcoSwiss, FREC, KBAV
118.12	La compétence du Conseil fédéral de réglementer l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit doit être réglée de manière plus précise dans la loi.	ASMC, velosuisse, InitiativesdesAlpes, FREC, KBAV
118.13	La réduction de l'interdiction de circuler de nuit doit être envisagée pour les tronçons particulièrement sollicités, afin d'alléger le trafic des pendulaires le matin (par ex. de 22 h 00 à 04 h 00 au lieu de 22 h 00 à 05 h 00).	ASMC, FREC, KBAV
118.14	Des exceptions doivent être prévues pour les camions équipés de moteurs renouvelables et d'autres moteurs silencieux.	PVL
118.15	Les ATV/quads doivent être exemptés de l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit.	MotoSuisse
Pas d'accord		
PDC, ACS, UTP, MobilitéPiétonneSuisse, MfE, FSA, Vitelli, A. Mine, G. Fellay, P. Peterhans, S. Attia		
118.20	La compétence de fixer les exceptions ne doit pas être donnée au Conseil fédéral (interdiction affaiblie, risque de trop nombreuses exceptions, pression excessive des associations et des groupes professionnels).	MobilitéPiétonneSuisse, FSA, Vitelli
118.21	Les compétences et les conséquences (émissions de bruit, mise en danger du transfert du trafic marchandises au rail) ne sont pas suffisamment clarifiées.	MfE, A. Mine
118.22	La compétence de fixer les exceptions ne doit pas appartenir au Conseil fédéral, mais aux cantons.	PDC
Remarques et propositions de modification		
118.30	Peu importe qui fixe les exceptions, elles doivent être gérées de la manière la plus restrictive possible.	USS, ProtectionClimat
118.40	Proposition pour l'art. 2, al. 2, du projet LCR (adaptation) : a) Une augmentation de 30 minutes à 60 minutes des trajets à vide précédant et suivant les transports de produits frais, b) Augmentation de 25 % à 50 % de la proportion de produits non frais, c) Il faut assouplir les règles existantes en matière de transport d'aliments périssables (produits frais) de manière à ce que des emballages réutilisables tels que les conteneurs, palettes, récipients à roulettes etc. puissent être emmenés lors des trajets de retour effectués le dimanche et de nuit.	EspaceMobilité, CI-Détail, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare

4.4.2 Aménagement des passages pour piétons

Passages pour piétons (question 19)

Acceptez-vous que l'obligation imposée au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons soit abrogée ?
(art. 6a, al. 2, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UVS, Economiesuisse, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ACS, AutoSuisse, FMS,

MotoSuisse, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, SVI, 2roues, MobilitéPiétonneSuisse, ProVelo, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, SPC, CargoForum, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, FSA, VilleLucerne, KP-OW, SA-UR, CentrePatronal, FER, CDS, swisscombi

119.10	La norme VSS révisée couvre à satisfaction l'aménagement des passages pour piétons.	BE, SZ, BS, MobilitéPiétonneSuisse, BPA, FSA
119.11	Un interlocuteur cantonal (conformément à l'art. 6a, al. 4, du projet LCR) permettra de mieux tenir compte de l'évaluation sur place.	LU, UR, PLR, PVL
119.12	Si la tendance à la disparité des marquages routiers persiste, la Confédération doit intervenir (assurer l'uniformité au niveau communal).	AutoSuisse, FMS, CentrePatronal
119.13	La norme VSS SN 640 241 doit être définie comme une directive contraignante.	ZG, AI
119.14	La signalisation des passages pour piétons doit être uniformisée dans toute la Suisse (en particulier dans les zones limitées à 30 km/h).	UDC, MotoSuisse, TCS

Pas d'accord

IG-WAB, ASMC, velosuisse, RoadCross, MfE, AS-Assurances, FREC, KBAV, FZL, Vitelli, A. Mine, G. Fellay, P. Peterhans, S. Attia, U. Arbenz

119.20	L'obligation du Conseil fédéral d'édicter des prescriptions (minimales) doit être préservée (la norme VSS n'est pas contraignante, un aménagement homogène améliore la sécurité routière, éviter la prolifération au plan cantonal ou communal).	IG-WAB, ASMC, velosuisse, RoadCross, MfE, AS-Assurances, FREC, KBAV, FZL, A. Mine, S. Attia, U. Arbenz
--------	--	--

4.4.3 Exceptions à l'interdiction des courses sur circuit

Courses sur circuit (question 20)

Acceptez-vous que la compétence du Conseil fédéral de prévoir des exceptions à l'interdiction des courses sur circuit et de faire de ces dernières des manifestations soumises à autorisation soit étendue ?

(art. 52, al. 1 et 2, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU, PLR, SAB, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ACS, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, 2roues, SwissCycling, velosuisse, BPA, RoadCross, CargoForum, GastroSuisse, SA-UR, FREC, KBAV, FER, CDS, swisscombi

120.10	Les autorisations doivent être assorties de conditions (respect de toutes les prescriptions de sécurité, campagnes de sécurité routière, contrôles de la circulation pour prévenir les excès de vitesse).	BL, BPA, RoadCross
120.11	Aujourd'hui, la sécurité routière et les exigences environnementales permettent également de faire des courses avec des moteurs à combustion interne (hybride, gaz, hydrogène).	ASTAG, CDS, swisscombi
120.12	Les cantons doivent être consultés avant que des exceptions soit autorisées (prise en considération des circonstances et des expériences locales).	BE
120.13	L'assouplissement de l'interdiction doit s'accompagner de la création d'infrastructures appropriées (circuits).	LU

120.14	La Confédération doit fixer des conditions-cadres sur lesquelles les cantons peuvent se fonder lors de l'octroi de l'autorisation.	SH
120.15	L'article d'ordonnance qui prévoit des exceptions n'est pas modifié (la formule E reste donc la seule course de circuit qui puisse actuellement être approuvée).	TI
120.16	L'interdiction des courses sur circuit doit être entièrement abrogée (promotion de l'innovation en Suisse).	PLR, ACS
Pas d'accord		
OW, BL, PVL, PSS, UDC, UVS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, MobilitéPiétonneSuisse, InitiativesAlpes, ATE, SPC, Swisscofel, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, LigueBruit, PUSCH, SES, WWF, FSA, CentrePatronal, FZL, Vitelli, A. Mine, G. Fellay, P. Peterhans, S. Attia, U. Arbenz		
120.20	Indépendamment du système de propulsion, aucune course sur circuit ne doit être autorisée (émissions, notamment de CO ₂ et de bruit, restriction de la vie publique lors de courses en ville, promotion de la vitesse élevée et des moteurs puissants, nécessité d'obtenir des contributions des pouvoirs publics).	PSS, MobilitéPiétonneSuisse, InitiativesAlpes, ATE, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, LigueBruit, PUSCH, SES, WWF, FSA, Vitelli, U. Arbenz
120.21	L'interdiction des courses sur circuit doit être totalement abrogée (neutralité technologique, sécurité garantie déjà aujourd'hui), la compétence en matière d'autorisation doit appartenir aux cantons.	UDC, AutoSuisse, FMS, MotoSuisse, CentrePatronal
120.22	Les courses sur circuit sont problématiques du point de vue de la sécurité routière.	IG-WAB, SPC, FZL
120.23	L'interdiction des courses motorisées (avec des carburants fossiles) doit en principe être maintenue, mais des exceptions doivent être possibles pour les courses avec des véhicules fonctionnant aux énergies renouvelables.	PVL
120.24	Les villes et les communes concernées doivent être entendues avant l'octroi de l'autorisation par les cantons.	UVS
Remarques et propositions de modification		
120.40	Indépendamment du système de propulsion, aucune course sur circuit ne doit être autorisée (émissions, notamment de CO ₂ et de bruit, restriction de la vie publique lors de courses en ville, promotion de la vitesse élevée et des moteurs puissants, nécessité d'obtenir des contributions des pouvoirs publics).	BPA
120.41	Proposition pour l'art. 52, al. 2, du projet LCR (complément) : « Pour d'autres manifestations sportives automobiles et de cycles sur la voie publique ainsi que pour les courses sur circuit non frappées d'interdiction, l'autorisation des cantons dont elles empruntent le territoire est nécessaire, sauf si elles ont le caractère d'excursions. Les cantons consultent au préalable les villes et communes concernées. »	UVS

4.4.4 Sanctions pénales en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales

Véhicules de puissance ou de vitesse minimales (question 21)

Acceptez-vous que la peine prononçable en cas d'infractions commises avec des véhicules de puissance ou de vitesse minimales ne soit désormais plus qu'une amende (jusqu'à 10 000 CHF) et non plus une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté ?

(art. 99a du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, NE, GE, PVL, PSS, UDC, SAB, UVS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ACS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, TCS, VFAS, ASTAG, ASETA, 2roues, ProVelo, velosuisse, BPA, SPC, CargoForum, Swisscofel, ASMAS, VilleLucerne, KP-OW, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Futuricum, Kyburz, swisscombi, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fährdies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk

121.10	La disposition actuelle est excessivement stricte (le risque potentiel est faible) et traite différemment les vélos et les vélos électriques.	SZ, BL, GR, UDC, ACVS, CDSVS, AutoSuisse, FMS, MotoSuisse, TCS, BPA, ASMAS, KP-OW, CentrePatronal, 47GradNord, Dynamot, Erlebnismacher, Fährdies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk
--------	---	---

121.11	La catégorie des « véhicules automobiles de puissance ou de vitesse minimales » doit être définie de manière plus précise (ordonnances, harmonisation avec l'ordonnance sur la signalisation routière RS 741.21, états de fait pour les cyclomoteurs, art. 91 LCR).	BE, LU, NW, GE, SA-UR
--------	---	-----------------------

121.12	Un même comportement fautif doit être poursuivi et sanctionné de la même manière pour tous les usagers de la route, peu importe le véhicule.	UDC
--------	--	-----

121.13	En cas d'infraction de gravité moyenne, grave ou intentionnelle, la peine minimale doit être de 10 000 CHF.	PVL
--------	---	-----

Pas d'accord

BS, PLR, ASMC, MobilitéPiétonneSuisse, RoadCross, ProtectionClimat, FSA, AS-Assurances, FREC, KBAV, A. Mine, G. Fellay, P. Peterhans, S. Attia, U. Arbenz

121.20	Un même comportement fautif doit être poursuivi et sanctionné de la même manière pour tous les usagers de la route, peu importe le véhicule.	PLR, ASMC, RoadCross, AS-Assurances, FREC, KBAV
--------	--	---

121.21	Les véhicules de puissance minimale peuvent également créer des situations dangereuses (notamment pour les piétons, les personnes non voyantes ou malvoyantes).	MobilitéPiétonneSuisse, FSA, U. Arbenz
121.22	La catégorie « véhicules automobiles de puissance ou de vitesse minimales » doit être définie de manière plus précise (énumération des véhicules concernés ou remplacement par des termes courants du droit de la circulation routière tels que « cyclomoteur », « monoaxe »).	BS
Remarques et propositions de modification		
121.41	Proposition pour l'art. 90, al. 2, et l'art 93, al. 1, du projet LCR (adaptation) : L'expression « désormais plus qu'une amende » est erronée, car les véhicules en question peuvent continuer à être utilisés pour commettre des infractions qui devraient être sanctionnées comme des délits.	BS

4.4.5 Habilitation de l'OFROU à accorder au cas par cas des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance

Habilitation de l'OFROU (question 22)

Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse, par voie d'ordonnance, autoriser l'OFROU à accorder des dérogations à certaines dispositions d'ordonnance dans des cas particuliers ?

(art. 106, al. 2^{bis}, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, LU, UR, OW, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PLR, PVL, PSS, UDC, UVS, USAM, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, ARVAG, ASA, AutoSuisse, FMS, MotoSuisse, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, ASETA, MobilitéPiétonneSuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, CargoForum, EspaceMobilité, CI-Détail, Swisscofel, ASMAS, Greenpeace, AllianceClimatique, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, AS-Assurances, VilleLucerne, CentrePatronal, FER, CDS, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Poste, TPF, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk, G. Fellay

122.10	L'OFROU doit pouvoir réagir rapidement et avec souplesse (dans des situations particulières, face à de nouvelles technologies automobiles).	PLR, MotoSuisse, BPA, ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk
--------	---	--

122.11	Les questions fondamentales (dispositions avec effet préjudiciel) doivent être posées selon la procédure ordinaire et les parties concernées (par ex. associations, branches) doivent toujours être impliquées et entendues.	FR, SH, H2, MobilitéPiétonneSuisse, EspaceMobilité, CI-Détail, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
122.12	Il s'agit au préalable de clarifier et de définir (dans la loi) ce que l'on entend par « cas particuliers » .	TCS, AS-Assurances
122.13	La complexité des réglementations est accrue (notamment dans les domaines relevant de la compétence des cantons).	GE
Pas d'accord		
SZ, NW, GL, BS, BL, SG, TG, SAB, ACS, IG-WAB, ASMC, 2roues, velosuisse, RoadCross, MfE, SA-UR, FREC, KBAV, AuVolantJamais, FZL, A. Mine, P. Peterhans, S. Attia, U. Arbenz		
122.20	Il s'agit au préalable de clarifier et de définir (dans la loi) ce que l'on entend par « cas particuliers » .	IG-WAB, ASMC, velosuisse, RoadCross, FREC, KBAV, FZL
122.21	L'on peine à comprendre à quelle fin et pour quelle raison l'OFROU a besoin de cette compétence.	SZ, NW, GL, BS, SG, TG, SA-UR, U. Arbenz
122.22	Le traitement égalitaire des usagers de la route n'est pas garanti (la perspective de l'OFROU est axée sur le TIM et le trafic marchandises ; les transports publics et la mobilité cycliste et piétonne sont dès lors désavantagés).	MfE

4.4.6 Habilitation du Conseil fédéral à conclure des traités internationaux

Traités avec d'autres États (question 23)

Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse conclure avec d'autres États (par ex. le Royaume-Uni) des traités semblables à ceux signés avec la Principauté du Liechtenstein ?

(art. 106a, al. 1, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PLR, PVL, PSS, SAB, UVS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, CDSVS, ASA, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, ASETA, 2roues, MobilitéPiétonneSuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, CargoForum, EspaceMobilité, CI-Détail, Swisscofel, Greenpeace, AllianceClimatique, GrèveClimat, PUSCH, SES, WWF, VilleLucerne, KP-OW, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, TPG, Vitelli, G. Fellay		
123.10	Les prescriptions relatives au transport international de marchandises doivent être simplifiées et harmonisées au maximum (pas d'inégalité de traitement entre les entreprises de transport suisses et étrangères).	H2, EspaceMobilité, CI-Détail, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern,

		M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
123.11	La participation aux commissions internationales doit être poursuivie (œuvrer à la mise en place de bonnes solutions contribuant à la sécurité routière).	BPA
123.12	Le Parlement doit pouvoir refuser les traités au cas par cas, en y opposant son veto.	PVL
123.13	Le processus de négociation et d'adoption de traités internationaux de nature technique est accéléré.	PLR, AutoSuisse, FMS, CentrePatronal
123.14	Le Conseil fédéral doit soutenir des projets de test transfrontaliers (par ex. bus-navettes autonomes transfrontaliers).	TPG
Pas d'accord		
UDC, ACS, A. Mine, P. Peterhans		
123.20	Le Conseil fédéral doit continuer à soumettre à l'Assemblée fédérale les traités internationaux de portée majeure.	UDC
123.21	Les courses de véhicules automatisés doivent être exclues.	A. Mine

Accords internationaux (question 24)

Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse approuver ou proposer des amendements à certains accords internationaux énumérés dans la LCR et conclure des traités internationaux relatifs à la circulation automobile internationale ? La compétence de conclure de tels traités couvre les objets que le Conseil fédéral est autorisé à régler lui-même par voie d'ordonnance (au niveau national).
(art. 106a, al. 2, du projet LCR)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PLR, PVL, PSS, SAB, UVS, Economiesuisse, USAM, ACVS, CDSVS, ASA, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, 2roues, MobilitéPiétonneSuisse, velosuisse, BPA, CargoForum, Swisscofel, AS-Assurances, VilleLucerne, KP-OW, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Kyburz, swisscombi, Poste, CarPostal, TPG, Vitelli, G. Fellay, U. Arbenz		
124.10	L'habilitation ne doit pas pouvoir être utilisée pour la libéralisation des véhicules automatisés.	ASMC, velosuisse, KBAV
124.11	L'interdiction du cabotage (transports en Suisse uniquement avec des véhicules immatriculés en Suisse) est extrêmement importante dans le contexte de l'accord sur les transports terrestres et ne doit pas être négociable pour le Conseil fédéral.	ASTAG, CDS, swisscombi
124.12	Le Parlement doit pouvoir refuser les traités au cas par cas, en y opposant son veto.	PVL
124.13	Le processus de négociation et d'adoption de traités internationaux de nature technique est accéléré.	PLR, AutoSuisse, FMS, CentrePatronal
124.14	Le Conseil fédéral doit soutenir des projets de test transfrontaliers (par ex. bus-navettes autonomes transfrontaliers).	TPG

Pas d'accord

UDC, ACS, A. Mine, P. Peterhans

124.20 Le Conseil fédéral doit continuer à soumettre à l'Assemblée fédérale les traités internationaux de portée majeure.

UDC

Remarques et propositions de modification

124.40 Proposition pour l'art. 106a, al. 4, du projet LCR : suppression.

ASTAG, CDS, swisscombi

4.4.7 Extension de la responsabilité du détenteur du véhicule aux personnes morales en cas d'amendes d'ordre (modification de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre)

Responsabilité des personnes morales en tant que détenteur du véhicule (question 25)

Acceptez-vous que la responsabilité du détenteur du véhicule soit étendue aux personnes morales en cas d'amendes d'ordre ?

(art. 7, al. 1, du projet LAO)

Évaluation, remarques et propositions de modification

D'accord

ZH, BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UVS, USS, ACVS, CDSVS, CC-CCPCS/SCPVS, AutoSuisse, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, ASMC, TCS, ASTAG, LRS, ASETA, SVI, 2roues, MobilitéPiétonneSuisse, velosuisse, InitiativesdesAlpes, ATE, BPA, RoadCross, SPC, CargoForum, ASMAS, Greenpeace, AllianceClimatique, ProtectionClimat, GrèveClimat, PUSCH, WWF, FSA, AS-Assurances, VilleLucerne, KP-OW, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Futuricum, swisscombi, TPF, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk, G. Fellay, S. Attia, U. Arbenz

125.10 L'extension aux personnes morales comble une lacune existante (poursuite facilitée des infractions passibles d'une amende d'ordre, possibilité de sanctionner les infractions commises avec des véhicules d'entreprise, moins de charge de travail pour les corps de police, nécessité d'une mise en œuvre rapide).

BE, LU, SZ, NW, GL, SH, AR, PLR, UVS, ACVS, CDSVS, AutoSuisse, FMS, BPA, CentrePatronal, U. Arbenz

125.11 L'extension de la responsabilité du détenteur permet aux entreprises de traiter les amendes d'ordre de manière transparente.

ASMAS, Futuricum, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk

125.12	L'extension instaure une égalité de traitement dans le cadre des infractions d'ordre.	UR, BS, GE, MotoSuisse, TCS
125.13	Il faut examiner l'extension aux véhicules sans plaque d'immatriculation.	MobilitéPiétonneSuisse, FSA
125.14	L'extension de la responsabilité du détenteur est considérée comme moins problématique que la responsabilité du détenteur pour les personnes physiques, introduite précédemment.	SO
125.15	Il faut en outre abroger, dans la LAO, la mention du nom de la personne qui a établi l'amende d'ordre et la remplacer par d'autres moyens d'identification (sigle, numéro du collaborateur).	ACVS

Pas d'accord

OW, PDC, USAM, ACS, VFAS, Swisscofel, A. Mine, P. Peterhans

125.20	Il doit appartenir aux autorités de poursuite pénale compétentes d'identifier la personne qui conduisait le véhicule au moment de l'infraction (l'extension entraîne une charge administrative disproportionnée et une insécurité juridique pour les entreprises concernées).	PDC
125.21	Les producteurs et les collaborateurs de véhicules, de systèmes et d'infrastructures doivent répondre pour les systèmes (partiellement) automatisés.	A. Mine

Remarques et propositions de modification

125.40	Proposition art. 7, al. 1, du projet LAO (compléter) : « 1 Si le conducteur d'un véhicule n'a pas été intercepté ou appréhendé lors de l'infraction à la LCR19, à une de ses ordonnances d'exécution ou à la LVA20, l'amende est établie au nom de la personne physique ou morale inscrite comme détenteur du véhicule dans le permis de circulation. Pour les véhicules sans plaque d'immatriculation ni permis de circulation, l'amende peut également être établie au nom du détenteur si celui-ci peut être identifié. »	MobilitéPiétonneSuisse
--------	--	------------------------

5 Autres remarques et propositions d'amendement

Outre les remarques et les questions dans la partie « Révision partielle des lois », ont également été formulées 124 remarques et suggestions qui abordaient une thématique certes similaire à celle de la présente consultation, mais pas traitée explicitement dans le questionnaire de la consultation. Ces remarques supplémentaires sont résumées en 28 « déclarations centrales ».

Cours d'éducation routière, formation continue, interlocuteur, amendes

300.10	Abroger l'obligation de suivre des cours d'éducation routière Il faut supprimer de la LCR l'obligation de suivre à nouveau des cours d'éducation routière (rapport utilité/coûts pas établi, manque de capacités, mise en œuvre impossible, répercussion des coûts sur les personnes condamnées, déjà en difficulté).	ZH, LU, UR, SZ, GL, SO, SH, AR, AI, GR, TG, TI, VS, JU, ASA
--------	---	---

300.11	Maintenir l'obligation de suivre des cours d'éducation routière Il faut conserver dans la LCR l'obligation de suivre à nouveau des cours d'éducation routière (bonne efficacité grâce à une influence directe, réflexion sur son propre comportement plutôt que séance d'information, organisation centralisée et économe, au besoin soutien par l'association des professionnels des addictions « Fachverband Sucht »).	ATE, BPA, Greenpeace, PUSCH, SES, WWF, CroixBleue, FS, AddictionSuisse, AGS, AuVolantJamais, SantéBernoise, BZBplus, FSKZ, PTG
300.12	Formation continue obligatoire à partir de 70 ans Un cours de formation continue obligatoire doit être prescrit par voie d'ordonnance pour toutes les personnes âgées de 70 à 72 ans (sans effet rétroactif, évolutions techniques, utilisation des systèmes d'assistance à la conduite).	ASMC, KBAV
300.13	Limitation de la puissance pour les courses d'apprentissage Pour la catégorie B, il faut limiter la puissance des véhicules à 150 kW (ou 200 ch) pour toutes les courses d'apprentissage ainsi que pendant la période d'essai.	FZL
300.14	Sécurité grâce au savoir et aux compétences Proposition pour l'art. 15, al. 5, LCR (adaptation) : « Le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions sur la formation complémentaire des conducteurs de véhicules automobiles » (suppression de « professionnels »).	ASMC, KBAV, FZL
300.15	Application des peines pécuniaires Proposition pour l'art. 90, al. 1, LCR (adaptation) : « Celui qui viole les règles de la circulation prévues par la présente loi ou par les dispositions d'exécution émanant du Conseil fédéral est puni de l'amende. »	ASMC, KBAV
300.16	Interlocuteur pour la sécurité routière Proposition pour l'art. 6a, al. 4, du projet LCR (adaptation) : « [l]a Confédération et chaque canton nomment un interlocuteur pour toutes les questions liées à la sécurité de l'infrastructure routière (préposé à la sécurité) ».	FR
Zones 30		
300.20	Zones 30 L'introduction de zones 30 doit être simplifiée / mise en œuvre de manière générale en localité.	PSS, SwissCycling, ATE, BPA, MfE, Greenpeace, AllianceClimatique, PUSCH, SES, WWF, VilleBern, RdA
Bruit, véhicules		
300.30	Lutte contre le bruit Il faut introduire des réglementations légales et des mesures pour lutter contre le bruit généré par les systèmes d'échappement manipulés.	ZH, BE, OW, BS, GR, VS, UVS, ACVS, CDSVS, VilleBern, VilleLucerne, KP-OW
300.31	Mesure du bruit Proposition d'art. 53, al. 5, du projet OETV (alinéa supplémentaire) : « Les valeurs du mesurage avec le véhicule à l'arrêt doivent être respectées en plus des valeurs du mesurage au passage du véhicule. »	BS
300.35	Traitement différencié des véhicules Il faut introduire des dispositions légales pour un traitement différencié des véhicules dans les villes (construction de zones de protection de	VilleLucerne

	l'environnement, restrictions d'accès, réservation de voies de circulation ou places de stationnement à certains véhicules).	
300.36	Assistants d'angle mort Il faut introduire des assistants d'angle mort (assistant de changement de file) pour les automobiles lourdes (camions, cars, etc.).	UVS
300.37	Véhicules agricoles jusqu'à 40 km/h Il faut mettre sur un pied d'égalité les véhicules agricoles jusqu'à 40 km/h en ce qui concerne l'autorisation de conduire et l'utilisation (obsolète, immatriculation des remorques des chariots à moteur).	KP-OW
Accompagnants de convois exceptionnels (ACE)		
300.40	Accompagnants privés de convois exceptionnels (ACE) Il faut créer une norme de compétence permettant au Conseil fédéral d'introduire, par voie d'ordonnance, une réglementation valable dans toute la Suisse pour les accompagnants privés de convois exceptionnels (ACE).	ZH, BS, GR, ACVS, CDSVS
Consultation des données, boissons alcoolisées sur les aires d'autoroute, gilet de sécurité, permis, délits de chauffard à l'étranger		
300.50	Consultation des données personnelles pour les procédures administratives, pénales et d'amendes d'ordre Proposition pour les art. 89b, let. b, et 89g, al. 4 et 6, LCR (adapter) : En allemand : <i>Art. 89b Bst. B « Durchführung von Administrativ- und Strafverfahren sowie Ordnungsbussenverfahren gegen Fahrzeugführer im Strassenverkehr. »</i> <i>Art. 89g Abs. 4 « Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekanntgeben. Sie dürfen der Polizei zudem die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde. »</i> <i>Art. 89g Abs. 6 « Das ASTRA und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden können Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abrufverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge ausstellen. »</i> En français : Art. 89b, let. b : « Exécution de procédures administratives et pénales ainsi que de procédures d'amendes d'ordre contre des conducteurs. » Art. 89g, al. 4, LCR : « Les autorités cantonales d'admission à la circulation peuvent communiquer à la police les données d'autorisation de conduire, les données de détenteurs et les données de véhicules en vue de l'exécution de procédures pénales et d'amendes d'ordre. Elles peuvent aussi communiquer à la police les données personnelles des conducteurs qui se sont vu retirer leur permis d'élève conducteur ou leur permis de conduire pour une durée indéterminée en raison d'une inaptitude à la conduite ou à titre préventif, jusqu'à détermination de l'aptitude à la conduite en cas de doutes sur celle-ci ». Art. 89g, al. 6, LCR : « L'OFROU et les autorités cantonales d'admission à la circulation peuvent délivrer des extraits globaux aux personnes visées à l'al. 3 et aux services ayant accès aux données en ligne (art. 89e). »	ZH, LU, UR, SZ, OW, GL, BS, SH, AR, AI, GR, TG, VD, VS, JU, ACVS, CDSVS, ASA, KP-OW

300.51	Débit et vente d'alcool sur les aires d'autoroute Il faut interdire le débit et la vente d'alcool sur les aires d'autoroute.	RoadCross, AuVolantJamais
300.52	Obligation de porter le gilet de sécurité Il faut introduire une obligation de porter le gilet de sécurité (un gilet de sécurité par place assise)..	RoadCross
300.53	Usage abusif de permis et de plaques L'usage abusif de permis et de plaques (art. 97, al. 1, let. b, LCR) doit être qualifié de contravention.	BE
300.54	Durée du retrait du permis Proposition pour l'art. 16c, al. 3, LCR : suppression.	SO
300.55	Délits de chauffard à l'étranger Proposition pour l'art. 16c ^{bis} LCR : ajouter un nouvel alinéa qui dispose que l'al. 2 ne s'applique pas aux délits de chauffard commis à l'étranger.	SO
Conformité avec le droit de l'UE		
300.60	Conformité des règles avec le droit de l'UE Toutes les dispositions relatives à l'admission des véhicules et des conducteurs contenues dans la proposition de révision doivent être harmonisées avec les prescriptions en vigueur dans l'UE.	BE, GR, VD, GE
Technologie, durabilité, infrastructure, personnel, utilisation collective		
300.70	Neutralité technologique Les adaptations concernant les véhicules automatiques doivent être technologiquement neutres.	VFAS, ASTAG, CargoForum, swisscombi
300.71	Formes de carburants durables Seules doivent être encouragées les formes durables de carburants, nettement moins génératrices de gaz à effet de serre que les moteurs fossiles (gaz naturel fossile, hydrogène issu d'une source d'électricité fossile) sur l'ensemble de la chaîne d'émission et du cycle de vie.	ÖkostromSchweiz
300.75	Infrastructure La mise sur le marché réussie de véhicules automatisés nécessite une infrastructure performante (réseaux de téléphonie mobile 5G, réseau dense de stations de recharge rapide, accès non discriminatoire aux stations de recharge).	TCS, VFAS
300.76	Personnel de la branche de la mobilité et des transports Le personnel de la branche de la mobilité et des transports doit être soutenu dans un monde du travail en mutation (nouvelles professions, possibilités d'emploi, bonnes conditions de travail).	USS
300.77	Utilisation collective de véhicules automobiles La mobilité automatisée doit dès le départ être systématiquement axée sur l'utilisation collective des véhicules autonomes.	LITRA
Transport de personnes à titre professionnel et à titre non professionnel		
300.80	Mettre sur un pied d'égalité le transport de personnes à titre professionnel et à titre non professionnel Il faut supprimer la distinction entre le transport de personnes à titre professionnel et le transport de personnes à titre non professionnel (motions 16.3066, 16.3068 et 17.3924) (compatibilité avec la protection des travailleurs et des consommateurs, dynamisation du marché de la mobilité).	PLR, PVL, Economiesuisse, USAM, VFAS, SwissEMobility, DigitalSwitzerland, Swico, Uber

300.81	Différencier le transport de personnes à titre professionnel et le transport de personnes à titre non professionnel Il ne faut pas abroger l'ordonnance sur le transport professionnel de personnes (OTR 2) ou sur les taxis (motion 16.3066).	USS
--------	--	-----

Annexe : Participants à la consultation

Abréviation	Désignation	GT	Q L
Cantons			
ZH	Canton de Zurich	11	x
BE	Canton de Berne	11	x
LU	Canton de Lucerne	11	x
UR	Canton d'Uri	11	x
SZ	Canton de Schwyz	11	x
OW	Canton d'Obwald	11	x
NW	Canton de Nidwald	11	x
GL	Canton de Glaris	11	x
ZG	Canton de Zoug	11	x
FR	Canton de Fribourg	11	x
SO	Canton de Soleure	11	x
BS	Canton de Bâle-Ville	11	x
BL	Canton de Bâle-Campagne	11	x
SH	Canton de Schaffhouse	11	x
AR	Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures	11	x
AI	Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures	11	x
SG	Canton de Saint-Gall	11	x
GR	Canton des Grisons	11	x
AG	Canton d'Argovie	11	x
TG	Canton de Thurgovie	11	x
TI	Canton du Tessin	11	x
VD	Canton de Vaud	11	x
VS	Canton du Valais	11	x
NE	Canton de Neuchâtel	11	x
GE	Canton de Genève	11	x
JU	Canton du Jura	11	x
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale			
PDC	Parti démocrate-chrétien	21	
PLR	PLR Les Libéraux-Radicaux	21	
PVL	Parti vert/libéral	21	x
PVS	Parti vert suisse	21	
PSS	Parti socialiste suisse	21	x
UDC	Union démocratique du centre	21	
Associations faïtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne			
SAB	Groupeement suisse pour les régions de montagne	12	x
UVS	Union des villes suisses	12	x
Associations faïtières suisses de l'économie			
Economiesuisse	Fédération des entreprises suisses	41	x
USS	Union syndicale suisse	41	x
USAM	Union suisse des arts et métiers	41	x
Organisations intercantionales			
ACVS	Communauté de travail des chefs des polices de circulation routière de Suisse et de la Principauté du Liechtenstein	13	x
CDSVS	Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses	13	x
CC-CCPCS/SCPVS	Commission de la circulation de la Conférence des Commandants des Polices Cantonales de Suisse et de la Société des Chefs des Polices des Villes de Suisse	13	x
ARVAG	<i>Interkantonale Vereinigung für den ARV-Vollzug</i>	14	x
ASA	Association des services des automobiles	14	x
Privatim	Conférence des Préposé(e)s suisses à la protection des données	14	

Abréviation	Désignation	GT	Q L
Associations faitières suisses en matière de transports / mobilité			
ACS	Automobile Club de Suisse	31	x
AutoSuisse	Association suisse des importateurs d'automobiles	31	x
FMS	Fédération motocycliste suisse	31	x
IG-WAB	<i>Interessengemeinschaft der WAB-Anbieter Schweiz</i>	31	x
MotoSuisse	Association des fabricants, grossistes et importateurs suisses de motos et scooters	31	x
ASMC	Association Suisse des Moniteurs de Conduite	31	x
TCS	Touring Club Suisse	31	x
VFAS	Association suisse du commerce automobile indépendant	31	x
ASTAG	Association suisse des transports routiers	32	x
H2	Association pro mobilité H2 en Suisse	32	x
LRS	Les Routiers Suisses	32	x
ASMA	Association suisse des machines agricoles	32	
ASETA	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture	32	x
SVI	Association suisse des ingénieurs et experts en transports	41	x
DriveSwitzerland	Association Drive Switzerland	51	x
LITRA	Service d'information pour les transports publics	51	
UTP	Union des transports publics	51	x
2roues	2roues Suisse	52	x
MobilitéPiétonneSuisse	Mobilité piétonne Suisse	52	x
ProVelo	Pro Velo Suisse	52	x
SwissCycling	Swiss Cycling	52	x
velosuisse	Association suisse des fournisseurs de bicyclettes	52	x
InitiativesdesAlpes	Initiative des Alpes	61	x
SwissEMobility	Swiss eMobility	61	
ATE	Association transports et environnement	61	x
BPA	Bureau de prévention des accidents	71	x
RoadCross	Fondation pour la sécurité routière	71	x
SPC	Société suisse de psychologie de la circulation	71	x
Autres associations faitières suisses			
CargoForum	Cargo Forum Schweiz	32	x
EspaceMobilité	espace.mobilité	32	x
CI-Détail	CI du commerce de détail	32	x
Swisscofel	Association Suisse du Commerce Fruits, Légumes et Pommes de terre	32	x
DigitalSwitzerland	digitalswitzerland	41	
EcoSwiss	Organisation de l'économie suisse pour la protection de l'environnement, la sécurité et la santé au travail	41	x
GastroSuisse	GastroSuisse	41	
Swico	Association des entreprises du numérique	41	
ASMAS	Association Suisse des Magasins d'Articles de Sport	52	x
MfE	Médecins en faveur de l'environnement	61	x
Greenpeace	Greenpeace	61	x
AllianceClimatique	Alliance Climatique Suisse	61	x
ProtectionClimat	Association suisse pour la protection du climat	61	x
GrèveClimat	Grève du climat Suisse	61	x
LigueBruit	Ligue suisse contre le bruit	61	
ÖkostromSchweiz	Association faitière des biogaz agricoles	61	
PUSCH	L'environnement en pratique	61	x
SES	Fondation Suisse de l'Énergie	61	x
WWF	World Wide Fund for Nature Suisse	61	x
CroixBleue	Croix bleue suisse	71	
FRC	Fédération romande des consommateurs	71	x
FS	<i>Fachverband Sucht</i>	71	x

Abréviation	Désignation	GT	Q L
FSA	Fédération suisse des aveugles et malvoyants	71	x
AddictionSuisse	Addiction Suisse	71	
Assurances			
AS-Assurances	Association Suisse d'Assurances	41	x
Recherche et enseignement			
UniGE	Université de Genève	81	
Autres organisations			
VilleBerne	Ville de Berne	12	
VilleLucerne	Ville de Lucerne	12	x
KP-OW	Police cantonale d'Obwald	13	x
SA-UR	Ministère public du canton d'Uri	13	x
FREC	Fédération romande des écoles de conduite	31	x
KBAV	<i>Kantonalbernischer Autofahrlehrerverband</i>	31	x
UAM	<i>Unione Automobilisti Motociclisti</i>	31	
CentrePatronal	L'entreprise au service des entreprises et de l'économie privée en Suisse Romande	41	x
FER	Fédération des Entreprises Romandes	41	x
AGS	<i>Aargauische Stiftung Suchthilfe</i>	71	
AuVolantJamais	Association Au Volant Jamais	71	x
SantéBernoise	Fondation Santé bernoise	71	
BZBplus	Association BZBplus	71	
FSKZ	<i>Fachstellen Sucht Kanton Zürich</i>	71	
PTG	<i>Perspektive Thurgau</i>	71	
Autres			
FZL	<i>Fahrzentrum Lyss AG</i>	31	x
Uber	Uber DACH (Allemagne, Autriche, Suisse)	31	
CDS	<i>Cargo Domizil AG</i>	32	x
Coop	Coop Société coopérative	32	x
CoopMineraloel	<i>Coop Mineraloel AG</i>	32	x
Futuricum	<i>Futuricum / Designwerk Products AG</i>	32	
H2Energy	H2 Energy SA	32	x
Hyundai	Hyundai Hydrogen Mobility SA	32	x
Kyburz	<i>Kyburz Switzerland AG</i>	32	x
M	Fédération des coopératives Migros	32	x
M-Basel	Coopérative Migros Bâle	32	x
Micarna	Micarna SA	32	x
M-Luzern	Coopérative Migros Lucerne	32	x
M-NE-FR	Coopérative Migros Neuchâtel-Fribourg	32	x
M-Neuendorf	<i>Migros-Verteilbetrieb Neuendorf AG</i>	32	x
M-Ostschweiz	Coopérative Migros Suisse orientale	32	x
M-Suhr	<i>Migros Verteilzentrum Suhr AG</i>	32	x
M-Zürich	Coopérative Migros Zurich	32	x
Pfister	Pfister Meubles SA	32	x
railCare	<i>RailCare AG</i>	32	x
CFF-Droit	CFF SA Droit et Compliance	32	
swisscombi	<i>Swiss Combi AG</i>	32	x
Poste	Poste CH SA	41	x
CarPostal	CarPostal SA	51	x
TPF	Transports publics fribourgeois	51	x
TPG	Transports publics genevois	51	x
47GradNord	<i>47 Grad Nord GmbH</i>	52	x
BikeFactory	<i>Bike Factory Unterrassner GmbH</i>	52	x

Abréviation	Désignation	GT	Q L
Dynamot	<i>dynaMot Kommunikation GmbH</i>	52	x
Erlebnismacher	<i>Erlebnismacher AG</i>	52	x
Fahradies	<i>Fahradies</i>	52	x
Fateba	<i>Fateba AG</i>	52	x
Flyer	<i>Flyer AG</i>	52	
Herzroute	<i>Herzroute E-Bike Shop</i>	52	x
m-way	m-way SA	52	x
OutdoorPublishing	<i>Outdoor Publishing GmbH</i>	52	x
Pedale	<i>Pedale GmbH</i>	52	x
Pedalerie	<i>Pedalerie GmbH</i>	52	x
Primebike	<i>Swiss Primebike AG</i>	52	x
RandenBike	<i>Randen Bike GmbH</i>	52	x
RdA	Rue de l'Avenir	52	
Reuteler	<i>Bikesport Reuteler GmbH</i>	52	
RieseMüller	<i>Riese & Müller GmbH</i>	52	x
Specialized	<i>Specialized Europe GmbH</i>	52	x
Sputnik	Sputnik Bikeshop	52	x
StromveloCH	<i>Stromvelo Schweiz</i>	52	x
StromveloRP	<i>Stromvelo Rapperswil GmbH</i>	52	x
TDS	<i>Tour de Suisse Rad AG</i>	52	x
Topaz	<i>Abenteuer-Zeitreisen TOPAZ GmbH</i>	52	x
Unterwegs	<i>Unterwegs gmbh</i>	52	x
Velociped	<i>Velociped AG</i>	52	x
VeloLukas	<i>Velo Lukas GmbH</i>	52	x
Veloteria	<i>Veloteria GmbH</i>	52	x
VeloUeli	<i>VeloUeli 2Rad & Sport GmbH</i>	52	x
Velove	Velove	52	x
Vitelli	<i>Vitelli Velobedarf AG</i>	52	x
Welowerk	<i>Hasebikes Welowerk AG</i>	52	x
A. Mine	Alève Mine	91	x
D. Schuppli	Domenik Schuppli	91	
G. Fellay	Gerda Fellay	91	x
P. Peterhans	Petra Peterhans	91	x
S. Attia	Sascha Attia	91	x
U. Arbenz	Ueli Arbenz	91	x

Remarques :

GT = Code du groupe thématique des participants

11 Cantons

12 Villes, communes

13 Services d'urgence cantonaux et intercantonaux

14 Organisations intercantionales de formation, de santé, de transports, de planification, de protection des données

21 Partis politiques

31 Voiture, motorcycle, école de conduite

32 Transport lourd, transport, logistique

41 Économie, artisanat, agriculture

51 Transports publics

52 Cycles, mobilité douce

61 Environnement, climat, énergie

71 Sécurité routière, santé, affaires sociales

81 Recherche, enseignement, centres d'essai

91 Particuliers

Q L (Questionnaire lois) ; x = Questionnaire remis